

Stadt Papenburg

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Erläuterungsbericht zum Radverkehrskonzept



Stadt Papenburg

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Erläuterungsbericht zum Radverkehrskonzept

Auftraggeber: Stadt Papenburg
Fachbereich Planen/ Bauen

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Heike Prahlow
Linn Schröder, M. Sc.

Hannover, im Januar 2020

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	3
2	Derzeitige Situation des Radverkehrs in Papenburg.....	5
3	Netzkonzeption.....	9
3.1	Grundsätze und Vorgehen.....	9
3.2	Struktur des Radverkehrsnetzes.....	11
4	Maßnahmenkonzeption und Umsetzungsstrategie	14
4.1	Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs	14
4.1.1	Entwicklungen in der StVO	15
4.1.2	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen.....	16
4.1.3	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.....	32
4.1.4	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen	38
4.2	Generelle Handlungsschwerpunkte für Papenburg.....	45
4.2.1	Infrastrukturmängel an Radverkehrsanlagen	45
4.2.2	Mängel der Radverkehrsführung an Knotenpunkten.....	50
4.2.3	Einrichtung von Fahrradstraße auf Parallelverbindungen entlang der Kanäle.....	52
4.2.4	Poller	53
4.2.5	Radverkehrsführung an Baustellen	54
4.3	Gesamtübersicht Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur.....	55
5	Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)	59
5.1	Anforderungen an Fahrradparkanlagen	59
5.2	Bestand und Empfehlungen zum Fahrradparken in Papenburg.....	63
5.3	Zusammenfassung Fahrradparken und weitergehende Empfehlungen	69
6	Wegweisung	71
7	Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen	75
7.1	Grundsätzliche Überlegungen	75
7.2	Bisherige Aktivitäten in Papenburg	76
7.3	Handlungsempfehlungen für Papenburg	78
7.3.1	Informationsmanagement und Förderung des Fahrradklimas	78

7.3.2	Schulische Verkehrssicherheitsarbeit.....	82
7.3.3	Außerschulische Verkehrssicherheitsarbeit.....	84
7.3.4	Serviceangebote für Alltagsradverkehr und den Radtourismus	86
8	Umsetzungsstrategie und Fazit	90

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Papenburg weist gute Voraussetzungen zum Radfahren auf. Mit der hauptsächlich flachen Topographie bietet die Stadt ideale Bedingungen zur alltäglichen Fahrradnutzung. Vor allem die meist linksseitig der Kanäle verlaufenden Straßen mit teilweiser Beschränkung des motorisierten Kfz-Verkehrs erlauben bereits heute ein komfortables Vorankommen mit dem Rad auf diesen Verbindungen.

Für die Stadt Papenburg wurde 2002 ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erstellt, auf den 2007/ 2008 die letzte umfassende Untersuchung des Verkehrsnetzes in Papenburg aufbaute. Seitdem wurde eine Vielzahl an Vorhaben realisiert, die einen Einfluss auf die Verkehrsbeziehungen im Stadtgebiet ausübten. Daher werden für die weitere Planung aktuelle Aussagen über das heutige und künftige Verkehrsgeschehen benötigt. Außerdem sollen Erkenntnisse zum Ausbaubedarf des Straßennetzes gewonnen sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten entwickelt werden. Dies liefert der Verkehrsentwicklungsplan 2035, von dem das vorliegende Radverkehrskonzept einen Bestandteil darstellt.

Die verstärkte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel bietet neben den klimatischen Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im Nationalen Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung eingehend dargelegt.

Generelle Gründe zur Förderung des Radverkehrs:

- Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität
- Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs
- Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz
- Regelmäßiges Radfahren ist gesund.

Um den Radverkehr in Papenburg effektiv zu fördern, ist eine Betrachtung des Radverkehrs als System nötig, die neben einem sicheren und attraktiven Radverkehrsnetz mit verschiedenen Führungsformen (neben baulichen Radwegen auch Markierungslösungen und Fahrradstraßen) auch das Fahrradparken, die Verknüpfung mit dem ÖPNV, die Wegweisung sowie ein fahrradfreundliches Klima berücksichtigt. Dabei wird auch der zukünftig mehr und schneller werdende Radverkehr integriert, ohne zulasten anderer Verkehrsarten, v.a. des Fußverkehrs, zu agieren.

Das Radverkehrskonzept

- greift die vorhandenen Überlegungen zum Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr auf Grundlage übergeordneter Netzkonzeptionen und der wesentlichen Quellen und Ziele auf und entwickelt diese im Sinne eines flächendeckenden, integrierten und gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes weiter,
- zeigt aufbauend auf dem entwickelten Radverkehrsnetz den Handlungsbedarf für eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes und der verkehrsrechtlichen Vorgaben auf und berücksichtigt dabei auch die Erfordernisse der zunehmenden Nutzung von Pedelecs, Lastenrädern und Rädern mit Hänger sowie des Fußverkehrs,
- berücksichtigt im Sinne einer Radverkehrsförderung als System auch weitere Aspekte wie Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote.

Mit der Handlungsstrategie zur Förderung des Radverkehrs soll

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt Papenburg in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben werden und
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen städtebaulichen Aktivitäten sowie des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt ermöglicht werden.

Das Konzept ist Teil des Verkehrsentwicklungsplanes 2035 und wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber erstellt.

2 Derzeitige Situation des Radverkehrs in Papenburg

In Papenburg bestehen insgesamt gute Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. Durch die kompakte Stadtstruktur insbesondere in den Ortsteilzentren Oben- und Untenende sowie die insgesamt ebene Topographie ist es problemlos möglich, die wichtigsten Ziele sowie die einzelnen Ortsteile – auch bei z. T. längeren Distanzen – mit dem Fahrrad zu erreichen. Die vielerorts linksseitig der Kanäle, z. T. für Kfz-Verkehr eingeschränkt befahrbaren Straßenzüge bieten ideale Voraussetzungen, um mit dem Rad auf direkten Verbindungen unabhängig vom Verkehr der Hauptverkehrsstraßen zu fahren.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr bei Tempo 30-Anordnung geführt. Markierungslösungen wie der Radfahrstreifen in der Hüntestraße oder Roteinfärbungen in Einmündungsbereichen, wie im Verlauf der Rheiderlandstraße, gewähren darüber hinaus den Radfahrenden eine geeignete Wegeinfrastruktur und verdeutlichen allen Verkehrsteilnehmenden, dass mit Radverkehr zu rechnen ist. Das Angebot für den Durchlass des Radverkehrs in der Richter-Bueren-Straße sowie im Lüdeweg ermöglicht ein Vorankommen auf direkten Verbindungen und wird mit Markierung und Einbauten verdeutlicht.



Fahnenweg

Mischverkehr, Tempo 30-Anordnung



Mittelkanal links

Mischverkehr, Verbot für Kraftfahrzeuge aller Art (Lieferverkehr frei)



Aschendorf, Hüntestraße

Radfahrstreifen



Rheiderlandstraße (L 51)

Roteinfärbung der Furten an Gefahrenstellen, hier Einmündungsbereich mit Zweirichtungsradverkehr



Richter-Bueren-Straße

Besondere Lösung für den Radverkehr für Durchlass in unechter Einbahnstraße

Abb. 2-1: Positive Beispiele der Radverkehrsführung in Papenburg

Demgegenüber sind in Papenburg vielerorts benutzungspflichtige Zweirichtungsradwege und Radverkehrsanlagen in unzureichender Breite vorzufinden. Häufig fehlt dabei auch ein Sicherheitstrennstreifen zum fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr. Auch sind mancherorts Gehwege für den Radverkehr freigegeben, wo problemlos auf der Fahrbahn gefahren werden kann oder es sind Poller mit unzureichender Durchlassbreite sowie Belagsschäden vorzufinden. Die Radverkehrsführung an Knotenpunkten ist häufig nicht eindeutig und umwegig.



Am Vosseberg

Beidseitig gemeinsame Geh-/ Radwege mit Benutzungspflicht im Zweirichtungsverkehr innerorts

Bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr (fehlende Einheit von Entwurf und Betrieb)



Russelstraße

Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht im Zweirichtungsverkehr in unzureichender Breite außerorts,

unzureichende Belagsqualität, Engstellen und Unebenheiten durch Bäume



Grader Weg

Beidseitig nicht benutzungspflichtige Radwege in unzureichender Breite,

ungesicherte abgesenkte Grundstückszufahrten, fehlender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr



Splitting rechts (L 51)/ Rheiderlandstraße (L 51)

Umwegige Führung an Knotenpunkt über Verkehrsinseln mit Anforderungstastern, freie Rechtsabbieger,

Belagsschäden

**Erste Wiek rechts**

Schlecht sichtbare Poller mit unzureichender Durchlassbreite

Abb. 2-2: Negative Beispiele der Radverkehrsführung in Papenburg

Parallel zum Radverkehrskonzept bestehen auch Überlegungen für eine „Interkommunale Radverbindung von Emden nach Papenburg“. Die diesbezüglichen Trassenüberlegungen im Stadtgebiet Papenburg sowie die Berücksichtigung höherer Standards für die Radverbindung sind bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

3 Netzkonzeption

Das im Rahmen des Radverkehrskonzeptes erstellte Radverkehrsnetz hat zum Ziel, innerhalb des Stadtgebietes sinnvolle, intuitiv befahrbare, komfortable und sichere Verbindungen aufzuzeigen, die so realisiert werden können, dass sie den Ansprüchen verschiedener Rad-Nutzergruppen gerecht werden. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen, die dem Radverkehr – insbesondere nach Beseitigung der aufgezeigten Handlungsbedarfe - möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten. Den Radfahrenden stehen natürlich auch weiterhin alle anderen Fahrbeziehungen offen.

Im Vordergrund der Planungsüberlegungen steht dabei der Alltagsradverkehr, einbezogen werden jedoch auch die bestehenden Freizeitrouten und Radwanderwege.

Durch die Entwicklung und anschließende Realisierung dieses Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht werden,
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die Etablierung des Radverkehrsnetzes ganz wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Radverkehrs in Papenburg bei und ist somit die zentrale Grundlage der Radverkehrsförderung.

3.1 Grundsätze und Vorgehen

Das Radverkehrsnetz für Papenburg soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z. B. auch Überquerung von Hauptverkehrsstraßen).

- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits ausgewählte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.
- Eine Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen erfordert im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Insbesondere straßenbegleitende oder selbständige Radwege sollen über ausreichende Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrenden ohne Benachteiligung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden verfügen.
- Keine "Ausparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrende und stoßfreie Übergänge (z. B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

Der Netzkonzeption wurde eine Analyse des bereits vorhandenen radverkehrlichen Angebotes zu Grunde gelegt. Hierbei wurden vor allem der VEP 2002 und das darin enthaltene Radverkehrsnetz sowie überregionale touristische Routen (u.a. Ems-Radweg, Emsland-Route, Deutsche Fehnroute, Dortmund-Ems-Kanal-Route) und die Varianten der gleichzeitig in Erstellung befindlichen Konzeption zur schnellen Radverbindung von Emden über Leer nach Papenburg einbezogen. Auch neu herzustellende, in Planung befindliche Verbindungen, wie der Bokeler Bogen im Zusammenhang mit der Meyer-Werft-Erweiterung, wurden als perspektivische Netzerweiterungen mit aufgenommen.

Die im Rahmen des VEP durchgeführten Zählungen der Radverkehrsmengen belegen, dass bereits heute auf manchen dieser Verbindungen, wie bspw. auf der Friederikenstraße und dem Hauptkanal rechts, verhältnismäßig viel Rad gefahren wird und diese somit wichtiger Bestandteil des Radverkehrsnetzes sein sollten.

Ergänzend fanden auf Basis einer Quelle-Ziel-Analyse des Radverkehrs die Wohngebiete als Quellen und definierte Ziele wie Arbeitsplatzkonzentrationen, Schulen, Verwaltung und öffentliche Einrichtungen, Freizeit- und Erholungsstandorte sowie bedeutende Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorte (z. B. die zentrale Innenstadt) Berücksichtigung bei der Netzentwicklung. Zur Anbindung dieser definierten Quellen und Ziele wurden entsprechende Verbindungen ergänzt.

Auch flossen die im Rahmen der Bürgerforen in den Stadtteilen Obenende, Untenende und Aschendorf am 17., 18. und 22.10.2018 geäußerten Anregungen und Wünsche der Bevölkerung in die Netzkonzeption mit ein.

Auf Basis des so entstandenen Prüfnetzes erfolgte die Befahrung mit dem Rad zur Aufnahme der derzeitigen Situation und bestehender Mängel.

Das Radverkehrsnetz Papenburg übernimmt somit

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die Stadtteile untereinander,
- die Funktion der Anbindung an Nachbarorte und das überörtliche Radverkehrsnetz,
- die Funktion der Anbindung weiterer Einzelziele sowie
- die kleinräumige Erschließung der Stadtteile und bedeutender Wohngebiete.

3.2 Struktur des Radverkehrsnetzes

Nach Aufnahme der derzeitigen Situation zum Radfahren auf den Strecken des Prüfnetzes erfolgte eine Plausibilitätsprüfung der enthaltenen Verbindungen. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden daraufhin einzelne Verbindungen entfernt, in deren Verlauf keine Ziele vorhanden waren oder die keine verbindende Funktion für andere Streckenabschnitte besaßen. Im Anschluss wurden Haupt- und Nebenrouten definiert:

- Die **Hauptrouten** haben gesamtstädtische und stadtteilverbindende Bedeutung mit erhöhtem Radfahrpotenzial.
Sie verlaufen nach Möglichkeit auf wenig vom Kfz-Verkehr belasteten Nebenstraßen, soweit solche Alternativverbindungen vorhanden sind (z. B. Bülte statt Meppener Straße, Süderweg statt Grader Weg). Sie sollen langfristig hochwertige, komfortable Verbindungen zur Anbindung gesamtstädtisch bedeutender Ziele darstellen und eine schnelle direkte Befahrbarkeit ermöglichen.
Die Ertüchtigung der Hauptrouten sowie der dazugehörigen Knotenpunkte zur Erreichung einer durchgängigen, zügigen und komfortablen Befahrbarkeit besitzt eine hohe Priorität.
- Die **Nebenrouten** sind wichtige Netzergänzungen vor allem auf Stadtteilebene mit Erschließungsfunktion.
Sie binden stadtteilbezogene Ziele an und vernetzen die Hauptrouten untereinander. Zum Teil stellen sie Alternativen zu den Hauptrouten dar und verlaufen häufig auf vom Kfz-Verkehr belasteten Hauptverkehrsstraßen.

Ein zentrales Element bei der Unterteilung in Haupt- und Nebenrouten sind die Verbindungen entlang der Kanäle. Hier wurden die sogenannten „Sandwege“ als Hauptverbindungen ins Netz aufgenommen. Sie sind besonders gut geeignet, um komfortable Verbindungen zwischen Oben- und Untenende für den Radverkehr zu schaffen.

Die parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßen sind nicht im Netz enthalten, mit Ausnahme kurzer Anbindungsstrecken, die sich durch die Lage der die Kanäle überspannenden Brücken ergeben.

Durch die Definition des Radverkehrsnetzes bzw. der Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr sollte an einigen Stellen im Nachgang auch eine Abstimmung mit den Betreibern sowie eine Anpassung der Verläufe der touristischen Routen erfolgen, da diese z. T. über die Hauptverkehrsstraßen verlaufen (beispielsweise über Wiek rechts und Mittelkanal rechts).

Das so entstandene Radverkehrsnetz ist in Abb. 3-1 abgebildet.



Abb. 3-1: Hierarchisiertes Radverkehrsnetz der Stadt Papenburg

Hinweise für Radschnellverbindungen bzw. Komfortadroueten

Ergänzend zu den gesamtstädtischen Radverkehrsverbindungen für den Alltagsradverkehr wurde im Radverkehrsnetz die Vorzugstrasse mit dazugehörigen Lückenschlüssen der derzeit in Aufstellung befindlichen Konzeption zur Interkommunalen Radverbindung von Emden über Leer nach Papenburg dargestellt. Die Verbindung wird als Radvorrangroute mit den für diese geltenden Standards definiert.

Diese enthält u.a. die Verbindung über „Am Nordhafen“ und „Ulmenhof“ sowie die Querung des Hafenbeckens und die Anbindung an Hauptkanal links durch eine Unter- oder Überführung des Papenburger Bahnhofs als Perspektive, die im Falle einer Realisierung der schnellen Radverbindung als hochwertige und komfortable Anbindung ausgebaut werden würde. Diese Variante ginge mit einer städtebaulichen Entwicklung des Eisenbahndocks einher.

Weitere Lückenschlüsse wären zwischen dem Stadtpark und dem Volkspark Bokel sowie zwischen der Raiffeisenstraße und Bülte II für die Realisierung der schnellen Radverbindung nötig.

Die „Bülte“ als Parallele zur vielbefahrenen Emdener Straße macht einen verhältnismäßig großen Abschnitt der schnellen Radverbindung im Papenburger Stadtgebiet zur Anbindung von Aschendorf aus und weist im aktuellen Zustand Handlungsbedarf zur Herrichtung einer solch komfortablen Verbindung auf.

Für die Förderung des gesamtstädtischen Radverkehrs ist die Anbindung der Meyer-Werft als der größte Arbeitgeber der Stadt an diese schnelle Radverbindung besonders zu empfehlen.

Im Zuge der Radverbindung soll eine intuitive Befahrbarkeit der Strecke ermöglicht werden. Hierfür ist eine spezifische und einheitliche Kenntlichmachung hilfreich, die zur Erhöhung des Wiedererkennungswertes und der damit einhergehenden verbesserten Orientierung beiträgt. Die Radverkehrsführungen, die im Verlauf der Radvorrangroute zum Einsatz kommen, sind mit den vorgesehenen Verkehrszeichen gemäß StVO auszuweisen. Ein spezielles Verkehrszeichen, wie es für Radschnellverbindungen gemäß anstehender StVO-Novelle vorgesehen ist, ist für Radvorrangrouten nicht beabsichtigt. Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung im Streckenverlauf der Radvorrangroute werden zwei Elemente vorgesehen:

- Weiße Randmarkierung (mit Ausnahme von baulichen fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagen).
- Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen auf den Radverkehrsführungen, insbesondere im Zuge von Fahrradstraßen oder Gemeindeverbindungsstraßen.

Die Fortführung der schnellen Radverbindung über Rhede und Westerwolde nach Winschoten ist zukünftig auch denkbar. Eine genauere Untersuchung dieser Fortführung als schnelle Radverbindung bzw. Radschnellverbindung in Form einer Machbarkeitsstudie erscheint hierfür sinnvoll.

4 Maßnahmenkonzeption und Umsetzungsstrategie

Der Radverkehr in Papenburg soll insgesamt auf eine zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Dazu sind die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z. B. ERA 2010) sowie die landesweiten Vorgaben und Regelungen zu berücksichtigen.

Die Grundlagen bzw. die Aussagen der aktuellen Richtlinien sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt. Diese bilden die Grundlage für die anschließend aufgezeigten Grundsätze der Maßnahmenplanung für Papenburg sowie für den festgestellten Handlungsbedarf.

Daraus abgeleitet sind die Lösungsansätze für den festgestellten Handlungsbedarf tabellarisch aufbereitet. Der Konkretisierungsgrad der Maßnahmen entspricht dabei dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung. Die im Rahmen des VEP aufgezeigten Maßnahmenvorschläge wurden unter Berücksichtigung des Radverkehrskonzeptes konkreter ausgearbeitet und berücksichtigen alle Verkehrsarten gleichermaßen. Ausgewählte Beispiele wurden in der Facharbeitsgruppe am 19.09.2019 sowie auf den Stadtteilforen am 01. und 02.10.2019 vorgestellt.

4.1 Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab.

Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.

- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

4.1.1 Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe von ERA 95¹ und der StVO-Novelle 1997 liegen umfangreiche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der StVO in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält. Ziel dieser Bestimmungen ist es u. a., eine Überregulierung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Übersicht über die wichtigsten Änderungen in der StVO (StVO-Neufassung 2013 und VwV-StVO 2009):

- Generell gilt nach der VwV-StVO für die Anordnung von Verkehrszeichen: Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs.
- Anpassungen der Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht. Beispielsweise dürfen Radwege nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Keine „Rangordnung“ zwischen Radweg und Radfahrstreifen.
- Verzicht auf an Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen, Schutzstreifen und qualitative Maßangaben.
- Einführung eines Parkverbots auf Schutzstreifen.
- Rechtliche Erleichterungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen und Schutzstreifen durch Ausnahme von den Bestimmungen.
- Markierung von Radverkehrsfurten auch bei Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr im Zuge von Vorfahrtstraßen.

¹ Derzeit aktuell gelten die ERA (2010), die sich mittlerweile auch wieder in Überarbeitung befinden. In Expertenkreisen werden aktuell die „ERA 2020“ vorbereitet, in die u. a. auch Erkenntnisse zu den Anforderungen eines zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehrs sowie der E-Mobilität (Pedelecs) einfließen.

- Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) müssen Radfahrende bei Bedarf Ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen.
- Benutzungsrecht für die Benutzung linker Radwege mit Zusatzzeichen.
- Klarere Regelungen zum Linksabbiegen mit flexiblerem Einsatz des direkten Linksabbiegens.
- Radfahrende müssen sich nicht mehr nach Fußverkehrssignalen richten. Für die gemeinsame Signalisierung mit zu Fuß Gehenden sind Kombisignale notwendig.
- Keine Priorisierung der verschiedenen Möglichkeiten zum Linksabbiegen.
- Busfahrstreifen nur, wenn sichere Radverkehrsführung möglich ist.
- Weniger starre Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr.
- Benutzung von Radwegen durch Inline-Skater in bestimmten Fällen bei entsprechender Ausschilderung möglich.

Die weiteren Anpassungen der StVO in den Folgejahren beziehen sich auf die weitere Berücksichtigung von E-Bikes sowie auf die Verkehrsflächennutzung von Kindern bzw. deren Begleitperson. Darüber hinaus wurde für die Einrichtung von Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen außerorts sowie Radfahrstreifen der nötige Nachweis der Gefahrenlage aufgehoben sowie weitere Vorgaben zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aufgehört.

Im Folgenden wird der aktuelle Kenntnisstand zur Radverkehrsführung, wie er sich aus den geltenden StVO und VwV-StVO sowie den aktuellen Regelwerken (insbesondere RAS 06 und ERA 2010) ergibt, dargestellt. Die Aussagen bilden damit eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im vorliegenden Radverkehrskonzept.

4.1.2 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig auf Grund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

Grundsätzliche Vorgaben

Vorrangig gilt es, im gesamten Stadtgebiet eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen **Erkennbarkeit, Begreifbarkeit** und **Befahrbarkeit** zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des **Sichtkontaktes** von hoher Bedeutung. Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben wiederum am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern. Gleichzeitig sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

- Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Zur Führung des Radverkehrs steht dabei eine Vielzahl möglicher Radverkehrsanlagen mit bzw. ohne Benutzungspflicht zur Verfügung:

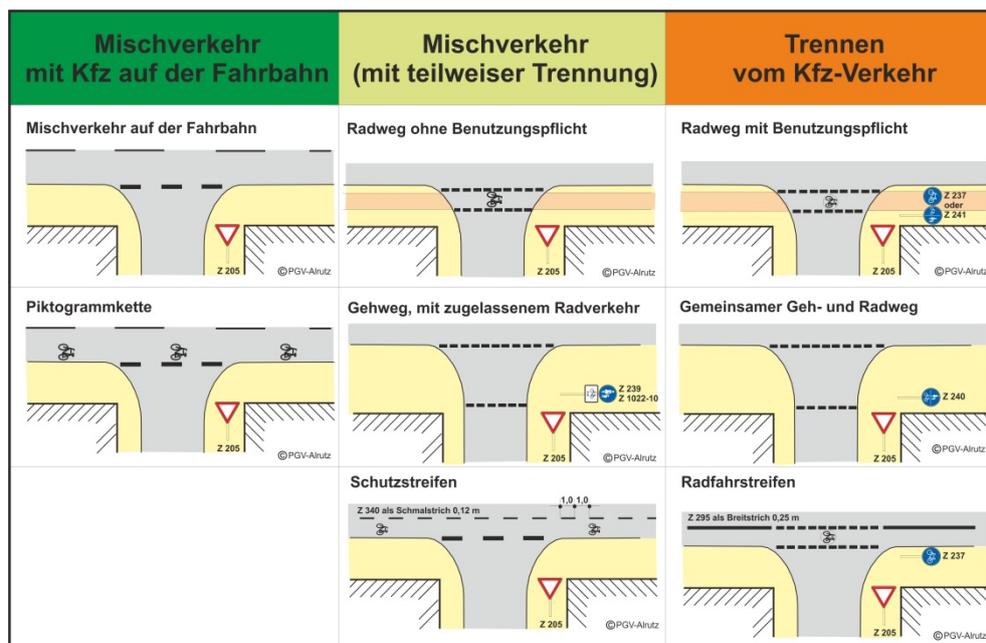


Abb. 4-1: Übersicht Führungsformen Radverkehr

Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach den Vorgaben der ERA 2010.

Die nachfolgend aufgezeigten Belastungsbereiche ermöglichen eine Orientierung, welche Radverkehrsführungen angemessen sein können. Die Übergänge sind jedoch nicht als harte Grenzen zu verstehen.

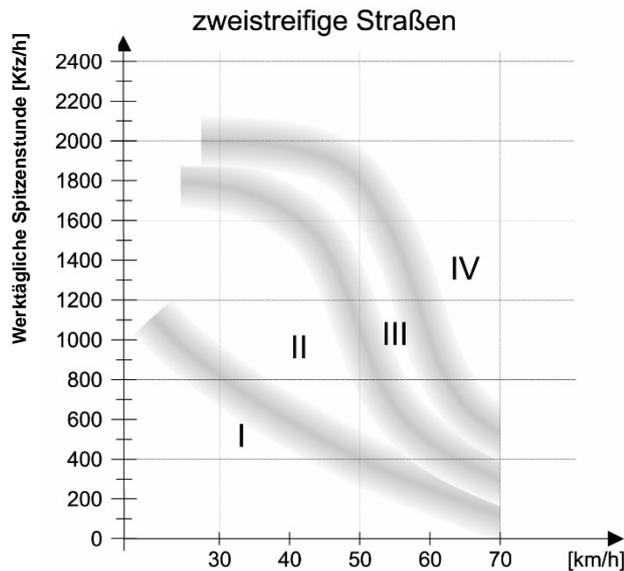


Abb. 4-2: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

Belastungsbereich I

Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)

Belastungsbereich II

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg, Radverkehr frei
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

Belastungsbereich III

eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

Belastungsbereich IV

eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

- Die **Wahl der geeigneten Radverkehrsanlage** ist darüber hinaus von folgenden Kriterien abhängig:
 - Flächenverfügbarkeit
 - Schwerverkehrsstärke
Je mehr Schwerverkehr, desto eher ist die Seitenraumführung zu favorisieren
 - Kfz-Parken
Je höher die Parknachfrage und je häufiger Parkwechselforgänge stattfinden, desto eher empfiehlt sich die Seitenraumführung
 - Anschlussknotenpunkte
Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher ist die Fahrbahnführung zu wählen.
- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.
- Im Regelfall kommt **innerorts** aus Sicherheitsgründen an Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen **die richtungstreue Führung** zum Einsatz.
- Der **Ausbau von Radverkehrsanlagen** richtet sich nach den Vorgaben der RAST 06 und den ERA 2010.
Im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei größerem Radverkehrsaufkommen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung können auch größere Breiten erforderlich werden. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten. Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:

	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
Zweirichtungsradweg	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Radfahrstreifen	1,85 m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
Schutzstreifen	1,50 m	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt)
Gemeinsamer Geh- u. Radweg	≥ 2,50 m	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
* <i>Mindestbreite gemäß ERA 2010 bei geringer Radverkehrsbelastung</i>		

Tab. 4-1: Regelbreiten für innerörtliche straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RAST 06 bzw. ERA 2010

Folgende Breiten für **Sicherheitstrennstreifen** sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:

- 0,5 - 0,75 m zum Längsparken
- 0,75-1,1 m zum Schräg-/Senkrechtparken
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)
- 1,75 m bei Landstraßen

Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.

- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende **Beschilderung**, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- An stark frequentierten Grundstückszufahrten soll der **Radwegebelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Alternativ können Piktogramme oder Furten markiert werden.

Das Radwegniveau sollte durchgängig sein, also **keine Absenkungen** im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen an den Grundstückszufahrten.



Abb. 4-3: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

An Gefahrenstellen, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, soll die Sicherheit durch eine Roteinfärbung erhöht werden.

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer **Zunahme von Pedelecs** von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und
- eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht.²

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASt und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 4-4). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA besondere Hinweise.



Abb. 4-4: Vom Gehweg getrennter Radweg (Leipzig)

² Regelbreite von Radwegen vgl. Tab. 4-1

Exkurs: Radwegebenutzungspflicht

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge – die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach § 45 Absatz 9 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutverletzung (hier insbesondere von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden) erheblich übersteigt.³

Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen gegeben.

Für die Bewertung einer Anordnung der Benutzungspflicht sind neben dem Kriterium der Gefahrenlage auch die entwurfstechnischen Mindestanforderungen gemäß VwV-StVO § 2 zu Absatz 4 Satz 2 zu prüfen.

Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist demnach an hohe Anforderungen gebunden und verkehrsrechtlich als Ausnahmefall zu bewerten. Sie ist in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

³ Nach einer Änderung der VwV-StVO vom Dezember 2016 sind innerörtliche Radfahrstreifen und außerörtliche Radwege von dieser Bestimmung ausgenommen. Die Empfehlungen dieses Gutachtens berücksichtigen diese Neuerung.

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 („Radweg“), 240 („Gemeinsamer Geh- und Radweg“) oder 241 („Getrennter Geh- und Radweg“) VwV-StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Nach der Neufassung 2009 der VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.



Zeichen 237 VwV-StVO
„Radweg“



Zeichen 240 VwV-StVO
„Gemeinsamer Geh- und
Radweg“



Zeichen 241 VwV-StVO
„Getrennter Geh- und Radweg“

Abb. 4-5: Verkehrszeichen zur Anordnung der Benutzungspflicht gemäß VwV-StVO



Abb. 4-6: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Papenburg, Hauptkanal rechts)

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht mit Verkehrszeichen gekennzeichnete Radwege Bestand haben. Radfahrende dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, aber der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann,
- auf Straßen mit vorhandenem baulichen Radweg, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrenden aber, z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmenden durch ihren Belag oder eine Markierung erkennbar. Sie sind verkehrsrechtlich ebenso Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmenden oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Sind die Breiten im Seitenraum zu gering für Fuß- und Radverkehr, sollte ein vorhandener baulicher Radweg zugunsten des Fußverkehrs aufgegeben werden. Damit eine vollständige Aufhebung eines bestehenden baulichen Radweges nachvollziehbar wird, wird empfohlen, den Belag des Radweges zumindest im Bereich vor und nach jeder Einmündung zu entfernen und Gehwegbelag einzubauen. Im Zuge von Sanierungen des Gehweges sollte dann auch der übrige Radweg entsprechend umgebaut werden. Sofern der Radweg im Seitenraum nur markiert ist, sollte die Markierung kurzfristig durchgängig entfernt werden. Eventuell können die Flächen auch für das Kfz-Parken umgenutzt werden.



Abb. 4-7: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht und Beibehaltung des baulichen Radweges als nicht benutzungspflichtige Anlage ist vor allem auch die „duale“ Führung an signalisierten Knoten zu berücksichtigen. Hier kann es durch die unterschiedlichen Grünzeiten für Radfahrende auf der Fahrbahn bzw. auf Radwegen zu Unsicherheiten bzw. Konflikten kommen. Dieser Problematik ist insbesondere durch eine intensive Information der Bevölkerung über die Änderungen im Verkehrsablauf entgegenzutreten.

Zweirichtungsraddwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen (z.B. zur Anbindung von Einzelzielen, zur Verhinderung von Querungsbedarf zur Weiterfahrt im Netz) vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Gemäß StVO kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (Vz 1022-10) erfolgen (dann also nur „Benutzungsrecht“, keine „Benutzungspflicht“).

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsraddweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 4-8: Zweirichtungsradweg (Papenburg, Einmündung Friesenstraße in die Bahnhofstraße)

Markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn

Radfahrstreifen (Regelbreite 1,85 m inkl. Markierung) sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrende. Die Bestimmungen der VwV-StVO 2009 enthalten für Radfahrstreifen keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen mehr. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen allerdings breiter ausgebildet werden, oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich.

Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrenden und Radfahrenden sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten.



Abb. 4-9: Radfahrstreifen (Aschendorf, Hüntestraße)

Schutzstreifen (Regelbreite 1,50 m) sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Breite 12,5 cm, Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich lediglich indirekt aus dem geltenden Rechtsfahrgebot.

Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden, die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.



Abb. 4-10: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Hildesheim)

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken deutlich über 10.000 Kfz/24Std. angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrenden anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine Breite von 1,50 m haben. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden.
- Bei hohen Verkehrsstärken sollten möglichst Breiten, die über den Mindestwerten liegen, gewählt werden.
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden. Oft empfiehlt sich aber innerorts, dann darauf zu verzichten.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr 1,75 m betragen, nach RAS 06 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein. Nach den ERA 2010 sind für Straßen mit höherem Parkdruck bzw. häufigen Parkwechselforgängen nach Möglichkeit Gesamtbreiten von 3,75 bis 4,00 m vorzusehen (Parkstand + Sicherheitstrennstreifen + Schutzstreifen).

- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation eher unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radverkehrspiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Roteinfärbung sollte jedoch nicht vorgenommen werden.

Nach der StVO-Neufassung 2013 gilt ein grundsätzliches Parkverbot auf Schutzstreifen⁴. Vereinzelter Haltebedarf ist kein Ausschlussgrund für die Anlage von Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung von Haltverboten in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig zu allen radverkehrsrelevanten Tageszeiten den Radfahrenden zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr. So können den Radfahrenden je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 2010 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen des Radverkehrs (z. B. Schülerinnen, Schüler und Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten

besser entsprochen werden kann. Diese Lösung bietet sich vor allem auch bei hoher Kfz-Belastung von über 10.000 Kfz/Tag an.

⁴ Bei der für 2020 geplanten erneuten Novellierung der StVO (Stand Jan. 2020) ist ebenfalls das Haltverbot auf den Schutzstreifen geplant.



Abb. 4-11: Kombination von Schutzstreifen mit Gehweg, Radverkehr frei (Hameln)

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) kommt innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der zu Fuß Gehenden vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 4-12: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Papenburg, Am Stadtpark)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht.

Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem Gehweg eröffnet. Hierbei ist die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußverkehr als oberstes Gebot zu verstehen. Daher dürfen Radfahrende auch nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Bordsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.



Abb. 4-13: Gehweg, Radverkehr frei (Papenburg, Friederikenstraße)

Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrenden, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen.

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich. Das bedeutet, dass für die Freigabe eines Gehweges für den Radverkehr die Breiten eines gemeinsamen Geh- und Radweges gemäß VwV-StVO als Mindestvoraussetzung erfüllt sein müssen.

Verkehrsrechtlich ist abzuklären, ob statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild zugelassenem Radverkehr auch eine Regelung als „**nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg**“ in Betracht kommt. Diese Möglichkeit wurde vom BMVI auf einer Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO vom Mai 2017 eingeräumt.

Dazu ist in regelmäßigen Abständen eine Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußgänger und Radfahrer mit einem getrennten Querstrich dazwischen (analog Zeichen 240 StVO) aufzubringen. Die Regelung ist auch für linke Radwege möglich. Einer Beschilderung bedarf es nicht. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.

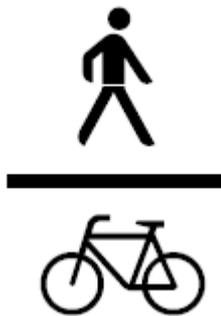


Abb. 4-14: Bei nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen aufzubringendes Piktogramm (Quelle: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (Hrsg.) (2017): Zeitschrift „nahmobil“ Heft 09 2017, S. 40)

4.1.3 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrenden gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrenden von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt bereits die StVO-Novelle von 1997 Rechnung und bestimmt eine sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des - abbiegenden - Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RASt 06, ERA 2010 und StVO u. a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an **Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA)** sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Schutzstreifen sind an Knotenpunkten durchzuführen. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr „automatisch“ den Vorrang der

Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d. h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.



Abb. 4-15: Radverkehr wird im Vorfeld des Knotens an den Fahrbahnrand und damit ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt

Bei **Teilaufpflasterungen** der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterungen verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs und wirken geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen steil genug ausgebildet sind (z. B. 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrenden durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 4-16: Teilaufpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Bremen)

Radfahrstreifen können aufgrund der guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sichere Radverkehrsführung gewährleisten. Insbesondere kann dadurch der kritische Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrenden gemindert werden. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen übergehen zu lassen, z. B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrenden ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Abb. 4-17: Übergang Radweg in Radfahrstreifen an signalisiertem Knotenpunkt (Hannover)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z. B. geradeaus/linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrenden nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radverkehrssignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrenden (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Zu Fuß Gehende und Radfahrende sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Nach der StVO-Neufassung erfolgt die gemeinsame Signalisierung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zukünftig grundsätzlich nur noch mit der „Kombischeibe“ mit Symbol

für beide Verkehrsarten, wobei für die erforderliche Umsetzung eine Übergangsregelung bis zum 31.12.2016 galt.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet sind. Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist.



Abb. 4-18: Vorbeifahrstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt (Bielefeld)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrende (und zu Fuß Gehende) nur schwer verwirklichtbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht auf eine freie Rechtsabbiegefahrbahn nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen verlaufen, kann das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr gemindert werden. Solche Radfahrstreifen sollen deutlich markiert und ggf. rot eingefärbt werden.



Abb. 4-19: Rückbau und Signalisierung eines konflikträchtigen freien Rechtsabbiegefahrstreifens in Hannover (links vorher, rechts nachher)

Eine direkte Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmenden, v. a. bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig sind ARAS vor allen Dingen, wenn sich die Hauptfahrtrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z. B. Kfz vorrangig rechtsab und Radfahrende geradeaus. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrende können ARAS eine sichere Lösung sein.

Befürchtungen, dass die Leistungsfähigkeit gemindert werden könnte, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. ARAS können bei starken Rechtsabbiegeströmen im Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Knotenpunkteleistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 4-20: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Hannover)

Für **linksabbiegenden Radverkehr** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrenden erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrerschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in RAS 06 und ERA 2010 genannt. Die Wahlmöglichkeit für Radfahrende zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Die Erfahrungen zeigen, dass Radfahrende an Kreuzungen mit indirektem Links häufig die Markierungen zunächst nicht wahrnehmen oder verstehen. Daher bedarf es zum erfolgreichen Einsatz des indirekten Links Abbiegens der intensiven Information der Bevölkerung (z. B. über Pressemeldungen, Erläuterungen auf Webseite der Stadt, Flyer für Anlieger und als Auslage in öffentlichen Einrichtungen, Infoveranstaltungen, Kommunikation über Multiplikatoren wie den ADFC oder andere radaffine Verbände bzw. Schulen und Fahrschulen).

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrende hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges zum Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

Zur **Führung des Radverkehrs an größeren innerörtlichen Kreisverkehren** gab es in den letzten Jahren unterschiedliche Expertenmeinungen und diverse Untersuchungen. Die Diskussion zur Radverkehrsführung in Kreisverkehren ist im FGSV-Arbeitskreis "Kreisverkehre" und den höheren Gremien noch nicht abgeschlossen. Aktuell soll auch das "Merkblatt für Kreisverkehre" der FGSV aktualisiert werden, aber auch hier liegen derzeit noch keine abgestimmten Aussagen vor. Ein Vorhaben der BASt bezüglich "Einsatz und Verkehrssicherheit von Fußgängerüberwegen", das insbesondere Fußgängerüberwege an Kreisverkehren untersucht, befindet sich aktuell in der Schlussphase, abgestimmte Empfehlungen liegen jedoch auch hier noch nicht vor.

Bis diesbezüglich neue Erkenntnisse vorliegen, gelten die gängigen Regelwerke (RASt 06, ERA 2010), die besagen, dass der Radverkehr im Kreis ebenfalls bevorrechtigt geführt werden soll.

Innerorts wird generell empfohlen, den Radverkehr im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu führen. Sollte es aus örtlichen Gründen sinnvoll sein, Radwege anzulegen, sollten diese über die gleichen Vorrangregelungen wie der Fußverkehr gegenüber ab- bzw. einbiegenden Fahrzeugen verfügen.

4.1.4 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrbeziehungen des Kfz-Verkehrs erhöhen. Die Separation vom Kfz-Verkehr sollte dagegen vor allem in Tempo 30-Zonen die seltene Ausnahme bleiben. In jedem Fall ist hier die Aufhebung der Benutzungspflicht vorhandener Radwege erforderlich (vgl. StVO, § 45(1c)), bei erheblichen Mängeln sollten die Radwege ganz aufgehoben werden.

Durch **Piktogramme** auf der Fahrbahn kann zudem die Möglichkeit der Fahrbahnnutzung für den Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht werden. Diese ist vor allem sinnvoll, wenn gleichzeitig noch eine nicht benutzungspflichtige Führung im Seitenraum besteht oder bis vor kurzer Zeit noch bestand. Vor allem im Übergangsbereich von der Seitenraumführung auf die Fahrbahnführung sollen Piktogramme die geänderte Führungsform verdeutlichen. Der Einsatz von Piktogrammen auf der Fahrbahn sollte gezielt erfolgen und bedarf einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit (z. B. um auch klarzustellen, dass auch ohne Piktogramme das Radfahren auf der Fahrbahn möglich ist).

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrenden durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z. B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen) bauliche Durchlässe für Radfahrende geschaffen werden oder der Radverkehr von Abbiegeverboten ausgenommen wird,
- bauliche Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. Aufpflasterungen, Versätze) so angelegt werden, dass Radfahrende durch sie nicht oder allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden,
- auch bei der Materialwahl ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

Fahrradstraßen

Eine wichtige Form der Angebotsverbesserung und Radverkehrsförderung stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen im Verlauf von Hauptverbindungen durch verkehrsarme Straßen dar. Voraussetzung ist ein bereits derzeit erhöhtes Radverkehrsaufkommen oder aber eine zu erwartende Zunahme durch die Einbindung der Straße in ein geschlossenes Radverkehrsnetz bzw. die generelle Radverkehrsförderung der Stadt Papenburg. Auch starke Radverkehrsströme zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten, können die Ausweisung einer Fahrradstraße begründen.

Fahrradstraßen stellen eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen dar. Der Kfz-Verkehr kann zugelassen werden, z. B. auch in nur einer Fahrtrichtung, und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrenden anpassen. Gemäß StVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 30 km/h. Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen im Zusammenhang mit vorhandenen Tempo 30-Zonen muss jedoch die Tempo 30-Zone jeweils durch eine entsprechende Beschilderung (Vz 274.2 StVO) beendet werden.

Bei Fahrradstraßen beträgt die Fahrgassenbreite im Regelfall 4,00 m zzgl. Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz. Bei Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr sind auch geringere Breiten möglich. Bei breiteren Fahrbahnen kann die Überbreite für Gehwegnasen, Baumstandorte, Buskaps (jeweils punktuell) bzw. ein- oder beidseitiges Parken genutzt werden.



Abb. 4-21: Fahrradstraße (Hannover)

An Knotenpunkten mit bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung kann ein Vorrang für die Fahrradstraße ausgeschildert werden, wenn die Menge des Radverkehrs dies rechtfertigt, für die Route insgesamt ein hoher Standard angestrebt wird und wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verhindert werden kann, dass der Kfz-Verkehr ein unangemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht. Anderenfalls sollte die für Tempo 30-Zonen übliche Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden.

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Bauliche Maßnahmen sind nach der VwV-StVO nicht mehr erforderlich.

Aus Gutachtersicht wird empfohlen, alle Fahrradstraßen in einer Kommune mit den gleichen Vorrangregelungen bzw. im gleichen Gestaltungsdesign (corporate design) einzurichten. Dadurch ist der Wiedererkennungswert erhöht, und die Besonderheit der Verkehrsführung wird betont. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele werden nachfolgend aufgeführt.



Beispiel Kiel
Fahrradstraßen mit Fahrbahnrandmarkierung und großem Piktogramm an allen Knotenpunkten



Beispiel Hannover
Runde Piktogramme in Blau und Richtungspfeile im Straßenverlauf. Die Rinnen zwischen der asphaltierten Fahrbahn und den Parkständen sind farblich abgesetzt gepflastert und dienen als Sicherheitstrennstreifen.



Beispiel Freiburg
Piktogramme in Blau mit zusätzlichen Richtungspfeilen an allen Einmündungen



Beispiel Lemgo
Fahrgasse (3,5-4 m breit) mit Breitstrichmarkierung (1 m Strich, 1 m Lücke); punktuelle Gehwegnasen zur Unterbrechung des linearen Parkens am Fahrbahnrand



Beispiel Leer
Besondere Pflasterkombination und Piktogramm mit Wiedererkennungswert; Piktogramme in Anlehnung an Verkehrszeichen



Beispiel Burgdorf (links) und Mannheim (rechts)
Bevorrechtigung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO



Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr. Dies wird umso mehr verstärkt, wenn die Eröffnung einer Fahrradstraße auch öffentlichkeitswirksam erfolgt.

Einbahnstraßen

Häufig verhindern Einbahnstraßen die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für den Radverkehr im Erschließungsstraßennetz. Radfahrende werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen⁵, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet hat, zeigt, dass sich diese Regelung weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten - auf niedrigem Niveau - noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen (auch bei Rechts-Vor-Links-Regelung) mit in die Einbahnstraße einbiegendem oder diese kreuzendem Kfz-Verkehr auf und stehen oft in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legal gegenläufigem Radverkehr auch bei schmalen Fahrgassen dagegen sehr selten.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr wurden mit der VwV-StVO 2009 einschränkende Bestimmungen weiter reduziert. An den Knotenpunkten ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.

⁵ Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BASt, Heft V83, Bremerhaven 2001



Abb. 4-22: Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße (Papenburg, Splitting links)

Für Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h ist die Zulassung von gegengerichtetem Radverkehr in der VwV-StVO geregelt und an folgende Voraussetzungen gebunden:

- Es ist – ausgenommen an kurzen Engstellen – eine ausreichende Begegnungsbreite (mind. 3,00 m) vorhanden. Bei Linienbus- oder stärkerem Lkw-Verkehr beträgt diese mindestens 3,50 m.
- Die Verkehrsführung ist im Streckenverlauf sowie an Knotenpunkten übersichtlich.
- Wo erforderlich, wird ein Schutzraum für den Radverkehr angelegt (z. B. unübersichtliche Kurven, untergeordnete oder signalisierte Knotenpunktzufahrten).

Gegenüber der VwV-StVO-Fassung von 1997 sind diese Anforderungen aufgrund der sehr guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit deutlich reduziert.

Die ERA 2010 greifen diese Erfahrungen auf und betonen die Anforderung, dass der Radverkehr die Einbahnstraßen grundsätzlich in beiden Richtungen nutzen können soll, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Dafür wird ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht.

Eine besondere Betonung wird auch auf die Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen gelegt.

4.2 Generelle Handlungsschwerpunkte für Papenburg

Nachfolgend werden ausgehend von der derzeitigen Situation in Bezug auf die Infrastruktur für den Radverkehr in Papenburg ausgewählte Handlungsschwerpunkte beispielhaft herausgestellt und näher erläutert.

4.2.1 Infrastrukturmängel an Radverkehrsanlagen

Die in Papenburg vorgefundenen baulichen Radwege sind häufig gekennzeichnet durch unzureichende Breiten, Belagsmängel, fehlende Sicherheitstrennstreifen, verblasste Markierungen, unzureichende Bordsteinabsenkungen, Zweirichtungsführung innerorts oder fehlende Führungskontinuität.

Eine flächendeckende Überprüfung zur Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist gesetzlich vorgeschrieben, in Papenburg bislang jedoch noch nicht erfolgt. Die Radwegebenutzungspflicht besteht zum Teil auch beidseitig in dieselbe Richtung, was verkehrsrechtlich nicht zulässig ist. Generell darf die Benutzungspflicht nur in durch Verkehrssicherheitsgefährdung begründeten Einzelfällen angeordnet werden. Nach den ERA (vgl. Abb. 4-2) ist bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Anordnung einer Benutzungspflicht ab ca. 1.000 – 1.200 Kfz/Spitzenstunde (ca. 12.000 Kfz/24h) als Regellösung in Erwägung zu ziehen. Betrachtet man nur die Analysen der Kfz-Stärken (2018) wäre die Anordnung der Benutzungspflicht für den Radverkehr in Papenburg nur vereinzelt (Hauptkanal links, Rathausstraße, Mittelkanal rechts, Am Stadtpark, Kirchstraße, Friesenstraße) erforderlich. Eine flächendeckende Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht wird aus Gutachtersicht zeitnah empfohlen (vgl. auch Kap. 8).



Abb. 4-23: Mängel an baulichen Radwegen: unzureichende Breite und fehlender Sicherheitstrennstreifen (oben links), Belagsschäden (oben rechts), Zweirichtungsverkehr mit Benutzungspflicht in unzureichender Breite (unten)

- **Beispiel Diekhausstraße**

Im Zuge der Diekhausstraße fehlt es insgesamt an Führungskontinuität. Hier wird der Radverkehr aktuell abschnittsweise im Mischverkehr, auf dem Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr, auf gemeinsamem Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht sowie auf getrennten benutzungspflichtigen Geh-/Radwegen geführt. Diese entsprechen in ihrer Breite und Qualität überwiegend nicht den Anforderungen der Regelwerke.

Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt durchgängig <4.000 Kfz/24h. Angaben zum Schwerverkehrsaufkommen sind nicht bekannt.

Es wird empfohlen, die Benutzungspflicht sowie die Freigabe der Gehwege aufzugeben und den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen.

- **Beispiel Am Vosseberg**

Auch am Vosseberg bestehen abschnittsweise unterschiedliche Führungsformen für den Radverkehr (fehlende Führungskontinuität). Dieser wird zum Teil auf beidseitigen, zum Teil auf einseitigen gemeinsamen Geh-/Radwegen im Einrichtungs- und Zweirichtungsverkehr geführt. Diese entsprechen in ihrer Breite und Qualität überwiegend nicht den Anforderungen der Regelwerke.

Die Kfz-Verkehrsstärke beträgt zwischen 7.200 und 7.600 Kfz/ 24 h. Angaben zum Schwerverkehrsaufkommen sind nicht bekannt.

Es wird empfohlen, den Radverkehr im Verlauf einheitlich und richtungstreu zu führen, um die intuitive Befahrbarkeit zu gewährleisten.

Häufig sind im Papenburger Stadtgebiet im Verlauf einer Achse zahlreiche ungesicherte Grundstückszufahrten vorhanden, die zusätzlich abgesenkt sind und somit ein Auf und Ab für den auf dem Radweg geführten Radverkehr bedeuten. Außerdem sind an mehreren Stellen gemeinsame Geh- und Radwege beschildert, das Pflaster ist jedoch farblich unterschiedlich und suggeriert eine Trennung der Verkehrsarten mit unzureichenden Breiten. Die **baulichen Radwege** genügen damit weder den Anforderungen der Regelwerke noch stellen sie ein attraktives Angebot für den zukünftig auch schneller werdenden Radverkehr dar.

Ergänzend zu den baulichen Mängeln wurden in Papenburg auch **Fehlnutzungen** und ungenügende **Instandhaltung** der Radverkehrsanlagen beobachtet sowie in den Beteiligungsformaten gemeldet. So stehen die Mülltonnen regelmäßig auf den Radwegen und stellen Hindernisse dar, durch die es zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden kommen kann. Außerdem werden Reinigung und Winterdienst ungenügend ausgeführt.



Abb. 4-24: Oben: Mülltonnen als Hindernisse, Behinderung durch fehlenden Grünschnitt
Unten: Verunreinigung der Fahrbahn in der Emsstraße

Die **Reinigung** von Radwegen sowie der **Grünschnitt** sind Daueraufgaben der Stadt Papenburg und sollten das ganze Jahr lang gut nutzbare Radverkehrsanlagen garantieren.

Ein weiterer, im Stadtgebiet wiederkehrender Aspekt ist die Führung des Radverkehrs durch **Warteflächen an Bushaltestellen**. Hier kann es immer wieder zu Konflikten mit wartenden Personen kommen. Auch wurde bei den bereits barrierefrei umgebauten Haltestellen durch den ADFC bemängelt, dass die verbauten taktilen Elemente für Radfahrende problematisch sind.

Auch auf Verbindungen, auf denen der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr und nicht auf baulichen Radwegen geführt wird, tritt vermehrt Handlungsbedarf auf. Hierbei handelt es sich generell um die Belagsqualität der Straßen, die für eine komfortable Führung und zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt unzureichend ist. Hierzu zählen u.a. die Waldstraße, Nenndorfer Straße, Richter-Bueren-Straße, der Russenweg sowie die sogenannten „Sandwege“ der Kanäle.



Abb. 4-25: Für den Radverkehr unkomfortable Pflasterungen in Waldstraße (links) und Nenndorfer Straße (rechts)

Langfristig kann ein Programm zur Verbesserung der **Belagsqualität** im Stadtgebiet aufgelegt und betreffende Verbindungen allmählich abgearbeitet werden.

Papenburg ist gekennzeichnet durch die zahlreichen Kanäle und die diese überspannenden **Brücken**, die wichtig sind, um Verbindungen zu verknüpfen und Ziele anzubinden. Viele Brücken sind jedoch lediglich für den Fußverkehr ausgelegt und berücksichtigen den Radverkehr nicht. Sie sind zu schmal und die Geländerhöhe ist für die Freigabe des Radverkehrs nicht ausreichend. In einzelnen Fällen werden die Brücken mit Umlaufsperrern abgegrenzt.



Abb. 4-26: Ungesicherte, abgesenkte Grundstückszufahrten (oben links), gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr, farblich angesetztes Pflaster (oben rechts), Führung des Radverkehrs durch Bushaltewartfläche (unten links), für den Radverkehr ungeeignete Kanalbrücke (unten rechts)

Im Rahmen der verschiedenen Bürgerbeteiligungsformate wurde außerdem angemerkt, dass Radwege nach (Untergrund)arbeiten und Sanierungen nicht angemessen wiederhergestellt werden und generell mehr Markierungen zur Verdeutlichung der dem Radverkehr zur Verfügung stehenden Flächen gewünscht sind (vgl. Kap. 4.1.4).

Ein nicht unwesentlicher Teil der Verbindungen im Papenburger Stadtgebiet befindet sich **außerhalb geschlossener Ortschaften**. Auf einigen dieser Verbindungen ist ein einseitiger Zweirichtungsradweg vorhanden, der eine gute Oberflächenqualität sowie einen Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr aufweist, jedoch bzgl. der Breite nicht den gängigen Regelwerken und Empfehlungen entspricht. Zu diesen Verbindungen zählen

- Meppener Straße (B 70) zw. Bauhof der Straßenmeisterei Papenburg/Aschendorf und Schützenstraße bzw. Görlitzer Straße
- Tunxdorfer Straße
- Waldseestraße

- Bokeler Straße (K 104) zw. Bokeler Grenzweg und Moorkämpe
- Birkenallee (K 144) zw. Bethlehem und Gutshofstraße
- Wehrdeich zw. Seeschleusenstraße und Zur Seeschleuse
- Overledinger Straße
- Meppener Straße (B 70) zw. Hüntestraße (L 52) und Ortseingang Herbrum
- Bokeler Straße (K 104) zw. Moorkämpe und Rheiderlandstraße (K 158)

Diese Verbindungen sind in der Tabelle zum Handlungsbedarf nicht aufgeführt. Langfristig bzw. bei diese Straßen betreffenden Bauvorhaben sollte der Wegeausbau auf Regelbreite erfolgen.

4.2.2 Mängel der Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Im gesamten Stadtgebiet wird der Radverkehr an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage mit **Anforderungstastern** signalisiert, die z. T. nicht nutzerfreundlich positioniert sind. Sowohl auf den Stadtteilforen als auch im Fahrradklimatest wurde dieser Aspekt bemängelt. Der Radverkehr sollte generell ohne sogenannte „Bettelampeln“ geschaltet werden. Zum Teil ist der Austausch der Blenden zu Kombi-Signalen nötig⁶.

Bislang erfolgt die Führung des Rad- und Fußverkehrs häufig über **freie Rechtsabbieger** und umwegig über Verkehrsinseln mit mehrfacher Grünanforderung. Untersuchungen belegen, dass freie Rechtsabbieger ein hohes Sicherheitsrisiko für Radfahrende und zu Fuß Gehende darstellen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden im Seitenraum sollten sie zurückgebaut werden. Die mehrfache Grünanforderung sollte zumindest auf den Haupttrouten des Radverkehrs beseitigt werden.

- **Beispiel Knotenpunkt Rheiderlandstraße/ Gutshofstraße**
Am Knotenpunkt Rheiderlandstraße/ Gutshofstraße ist die mehrfache Grünanforderung durch Radfahrende und zu Fuß Gehende aufgrund von mehreren freien Rechtsabbiegern nötig, um die Gutshofstraße zu queren. Lange Wartezeiten sind die Folge.

⁶ Seit dem 01.01.2017 müssen bei einer Radverkehrsführung im Seitenraum an Lichtsignalanlagen eigene Radverkehrssignalisierungen oder „Kombi-Scheiben“ (Rad- und Fußverkehr) eingesetzt werden. Sind diese nicht vorhanden, muss sich der Radverkehr - auch bei einer Führung im Seitenraum - nach der Signalisierung des Kfz-Verkehrs richten. Siehe hierzu auch Aussagen der "Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs (HSRa)" der FGSV.



Abb. 4-27: Knotenpunkt Rheiderlandstraße/ Gutshofstraße

Ein Gesamtumbau des Knotens mit einer Komplettsignalisierung und einer gleichberechtigten Berücksichtigung des Radverkehrs wird empfohlen.

Ein **zusätzliches Angebot** zur Steigerung des Komforts an signalisierten Knotenpunkten ist die Installation von Haltegriffen für Radfahrende.

Ein Rundum-Grün⁷ und die Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) sind weitere mögliche Lösungen zur Verbesserung der Situation an Knotenpunkten für Fuß- und Radverkehr. Der Wunsch nach diesen Lösungen wurde ebenfalls im Fahrradklimatest und auf den Stadtteilforen eingebracht. Sichteinschränkungen durch Hecken an Einmündungs- und Kreuzungsbereichen sollten aus Verkehrssicherheitsgründen im Rahmen der Möglichkeiten unterbunden werden.

Die **Fußgängerüberwege und Radverkehrsfurten** sind an **Kreisverkehren** in Papenburg häufig sehr nah an der Kreisfahrbahn markiert. Die Kreisverkehre werden von den Verkehrsteilnehmenden als gefährlich empfunden. Nach ERA 2010 sollten Radverkehrsfurten ca. 4 m von der Kreisfahrbahn abgerückt sein, damit ein Pkw dort warten kann, ohne auf die Kreisfahrbahn hineinzuragen. Dahinterliegend sollte der Fußgängerüberweg markiert sein.

- **Beispiel Kreisverkehr Am Stadtpark/ Alter Schulweg**

Die Radverkehrsfurt ist nah an der Kreisfahrbahn markiert, der Fußgängerüberweg wiederum ist von dieser abgerückt.

⁷ Bei einem Rundum-Grün werden alle Lichtsignalgeber für den Fuß- und Radverkehr an einem Knotenpunkt gleichzeitig grün geschaltet, um ein sicheres und zügiges Queren über alle Knotenpunktarme unabhängig vom Kfz-Verkehr zu ermöglichen. Da beim Rundum-Grün der Knotenbereich komplett frei ist, ist auch ein diagonales Queren möglich. Damit entfallen auch mehrfache Wartezeiten.



Abb. 4-28: Kreisverkehr Am Stadtpark/ Alter Schulweg

Im nördlich vom Kreisverkehr gelegenen Abschnitt der Straße Am Stadtpark sieht der Verkehrsentwicklungsplan eine Begegnungszone vor, die den Querungsbedarf der Straße berücksichtigt. Bei dieser Lösung wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Hier wird empfohlen, den Radverkehr ebenfalls im Kreisverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr zu führen.

4.2.3 Einrichtung von Fahrradstraße auf Parallelverbindungen entlang der Kanäle

Die im Papenburger Stadtgebiet über weite Distanzen beidseitig der Kanäle verlaufenden Verbindungen bergen enorme Chancen für die Radverkehrsförderung. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden die zumeist linkseitig der Kanäle sogenannten „Sandwege“ in das Radverkehrsnetz aufgenommen. Der Großteil des Kfz-Verkehrs wird bereits überwiegend über die jeweils parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßen abgewickelt. Nur im Bereich von Abbiegebeziehungen sind diese Teil des Radverkehrsnetzes wie beispielsweise beim Abbiegen aus Bethlehem links auf die Barenbergstraße. Hier ist eine Brückenüberfahrt nördlich oder südlich der Barenbergstraße über den Kanal und eine kurze Fahrt über Bethlehem rechts nötig. Es wird empfohlen, langfristig in diesen Anbindungsbereichen neue Brücken in ausreichender Breite zu schaffen, um direkte Anschlüsse anzubieten. An anderen Stellen, wie beispielsweise im Übergang von Mittelkanal links auf Splitting links und Querung von Erste Wiek, muss die Anbindung bzw. die Durchgängigkeit noch hergestellt werden, damit sich eine attraktive Verbindung ergibt.

Die „Sandwege“ sind als Hauptverbindungen im Radverkehrsnetz definiert und sollen demnach einen besonders hohen Fahrkomfort sowie ein schnelles Vorankommen ermöglichen. Aktuell sind die parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraßen Vorfahrtstraßen, während die „Sandwege“ an Knotenpunkten Vorfahrt achten müssen. Diese Regelungen sollten wenn möglich angeglichen werden.

Mit der Ausweisung der eher im Anliegerverkehr genutzten Verbindungen zu Fahrradstraßen kann die Stadt ein deutliches Zeichen zur Förderung des Radverkehrs setzen und mit diesem für den Radverkehr besonders attraktiven Angebot auch die Verkehrswende befeuern. Durch ein zusätzliches, empfohlenes einheitliches Erscheinungsbild (corporate design, vgl. Kap.4.1.4) dieser Verbindungen zur Erhöhung des Wiedererkennungswertes kann der Radverkehr nicht nur im Stadtbild sondern auch im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden platziert und getreu einer Angebotsplanung neue Potenziale erweckt werden. Sind erst einmal diese komfortablen Verbindungen geschaffen, die u.a. das bei den Beteiligungsveranstaltungen gewünschte Angebot zwischen Oben- und Untenende für den Radverkehr verbessern würden, wäre insgesamt eine höhere Fahrradnutzung zu erwarten.

4.2.4 Poller

Um das Einfahren von Kfz auf Radverkehrsanlagen zu verhindern, werden im Stadtgebiet meist Poller eingesetzt. Häufig entspricht die verbleibende Durchlassbreite nicht den Anforderungen an die Fahrdynamik des Radverkehrs, insbesondere für Räder mit Hänger oder Packtaschen. In der Dämmerung bzw. bei ungünstigen Lichtverhältnissen sind die Poller darüber hinaus auch zum Teil nur schwer erkennbar.



Abb. 4-29: Kaum sichtbare und ungesicherte Poller in Erste Wiek rechts und Umländerwiek rechts

Generell sollte der Einsatz von Pollern oder Umlaufsperrern nur dann erfolgen, wenn die Zufahrt durch Kfz tatsächlich auch möglich wäre bzw. befürchtet wird. Die Poller sollten reflektierend sein und eine ausreichende Durchlassbreite gewährleisten (1,50 m). Eine Bodenmarkierung unterstützt die Sichtbarkeit der Hindernisse und bietet dadurch eine zusätzliche Sicherheit.



Abb. 4-30: Beispiele für Poller mit Bodenmarkierungen in Bruchsal (links) und Nordhorn (rechts)

4.2.5 Radverkehrsführung an Baustellen

Die Führung für den Radverkehr auf den vorgehaltenen Radverkehrsanlagen sollte bei jeder Baustelle berücksichtigt werden. Im Rahmen der Stadtteilforen wurde der Wunsch nach einer Verbesserung der Baustellenführung geäußert. Auch bei den Befahrungen wurde eine durch eine Baustelle verursachte Engstelle gesichtet. Erfolgt die Baustelle auf einer vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße, auf der für den Radverkehr kein sicheres Ausweichen auf die Fahrbahn möglich ist, sind Umleitungen auszuschildern oder eine Alternativführung, bspw. über einen abgegrenzten Raum auf der Fahrbahn, anzubieten. Die AGFK Bayern und die AGFK Baden-Württemberg haben Leitfäden zur Führung des Radverkehrs an Baustellen herausgegeben, die unter folgendem Link abrufbar sind:

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/optimale-fuehrung-des-fuss-und-radverkehrs> (Stand 16.10.2019)



Abb. 4-31: Fehlende Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustelle im Hümmlinger Weg (Gehweg, Radverkehr frei im Zweirichtungsverkehr)

4.3 Gesamtübersicht Handlungsbedarf Weeginfrastruktur

Die Gesamtlänge des Radverkehrsnetzes beträgt ca. 186 km. Auf ca. 53 km wurde kein Handlungsbedarf festgestellt. Somit ist bereits heute knapp 1/3 des Radverkehrsnetzes gut nutzbar.

Auf insgesamt 157 Streckenabschnitten und Punkten wurde im Rahmen der Befahrung Handlungsbedarf festgestellt. Zur Beseitigung der Defizite wurden 171 Einzelmaßnahmen auf einer Länge von etwa 127 km zzgl. punktueller Örtlichkeiten sowie ca. 6 km perspektivische Netzerweiterung vorgeschlagen. Einzelne Maßnahmen befanden sich zur Projektlaufzeit bereits in der Planung.

Insgesamt ist das Maßnahmenprogramm auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind.

Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie (vgl. Kap. 8), die dazu beiträgt, durch Fertigstellung einzelner, sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern.

Zur Einschätzung der **Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen bezüglich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort** wurden den einzelnen Lösungsansätzen jeweils Prioritäten zugeordnet. Diese Einschätzung ist unabhängig von weiteren Randbedingungen zu sehen (z. B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf).

- Eine **hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)** wurde vergeben, wenn die Umsetzung der Maßnahme für die Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten erforderlich ist oder zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen oder fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis) notwendig ist.
- Eine **mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)** wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln als Querungshilfen.
- Unabhängig davon werden schnell durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z.B. Beseitigung punktueller Hindernisse) als „**Kleinmaßnahme**“ (**Prioritätsstufe K**) eingestuft.

Prioritätsstufe 1 Zur Funktionsfähigkeit / Verkehrssicherheit einer Route notwendig	Prioritätsstufe 2 Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	Prioritätsstufe K Spürbare Angebotsverbesserungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
Radverkehrsanlage fehlt bzw. in unzureichender Breite Bsp. Russellstraße	Belagsqualität Bsp. Verlängerung Seeschleusenstr.	Poller mit unzureichender Durchlassbreite und Sicherung Bsp. Erste Wiek rechts

Abb. 4-32: Prioritäten zur Umsetzung im Netz

Darüber hinaus wurden zusätzlich folgende Prioritäten definiert und zugeordnet:

- Maßnahmen, die im Zusammenhang mit einer perspektivischen Netzerweiterung empfohlen werden, erhielten die Priorität „**2p**“.
- Maßnahmen, für die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits Planungen oder konkretere Überlegungen vorlagen, erhielten die Priorität „**In Planung**“.
- Problembehaftete Bereiche, deren Fertigstellung bereits während der Konzepterstellung erfolgte, wurden in der Übersichtstabelle mit „**✓**“ gekennzeichnet.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen:

Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:	
1	Hohe Priorität, Stufe 1: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist
2	Mittlere Priorität, Stufe 2: Anzustrebende Verbesserungen, die der Erreichung des angestrebten Standards dienen - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.
2p	Maßnahmen zur Ertüchtigung der Wegestrecken im Zuge der perspektivischen Netzerweiterungen.
K	Kleinstmaßnahme , die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt - Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme
In Planung	Maßnahme, für die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits Planungen oder konkretere Überlegungen vorlagen.
✓	Maßnahme, die bereits umgesetzt ist

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten nach der Bedeutung für den Radverkehr sind die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen. So spielen im Planungsprozess oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle, wie z. B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung.

Alle Streckenabschnitte und Knoten mit Handlungsbedarf sind im Einzelnen in der Maßnahmentabelle im Anlagenband aufgeführt. Diese enthält neben einer kurzen Beschreibung des Bestandes bzw. der örtlichen Problemsituation eine Kurzbeschreibung des Handlungsbedarfs, entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten Planungskonzeptes sowie die oben beschriebene Priorisierung.

Insgesamt wurden Maßnahmen in einer summierten Gesamtlänge von ca. 27 km mit Priorität 1 bewertet – also Maßnahmen, deren Umsetzung für die Verkehrssicherheit oder Funktionsfähigkeit des jeweiligen Abschnittes notwendig sind.

Die Ausweisung der Verbindungen entlang der Kanäle zu Fahrradstraßen wurden beispielsweise mit einer Priorität 2 versehen, da sie einen deutlichen Komfortgewinn für den Radverkehr über einen weiten Teil des Stadtgebietes bedeutet. Die durchgängige Umsetzung der Einrichtung von Fahrradstraßen auf diesen Verbindungen wird zeitnah empfohlen, da sie ein wichtiges und deutliches Zeichen für die Radverkehrsförderung der Stadt Papenburg darstellen.

Für die Einrichtung von Fahrradstraßen im Schulumfeld hingegen wurde beispielsweise die Priorität „K“ vergeben, da die Einrichtung einer Fahrradstraße auch inklusive der dazugehörigen optischen Gestaltung im corporate design eine eher kleine und kostengünstige Maßnahme ist, um den Radverkehr zu fördern. Im Schulumfeld bedeutet die Ausweisung von Fahrradstraßen für die SchülerInnen außerdem einen Komfort- und Sicherheitsgewinn und sollte daher zügig umgesetzt werden.

Der Übersichtsplan in Abb. 4-32 (siehe auch Anlagenband) zeigt die Bereiche mit Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz mit Angabe der Priorität der jeweiligen Maßnahme und der Nummer, unter der der Abschnitt in der Tabelle zum Handlungsbedarf aufgeführt ist.

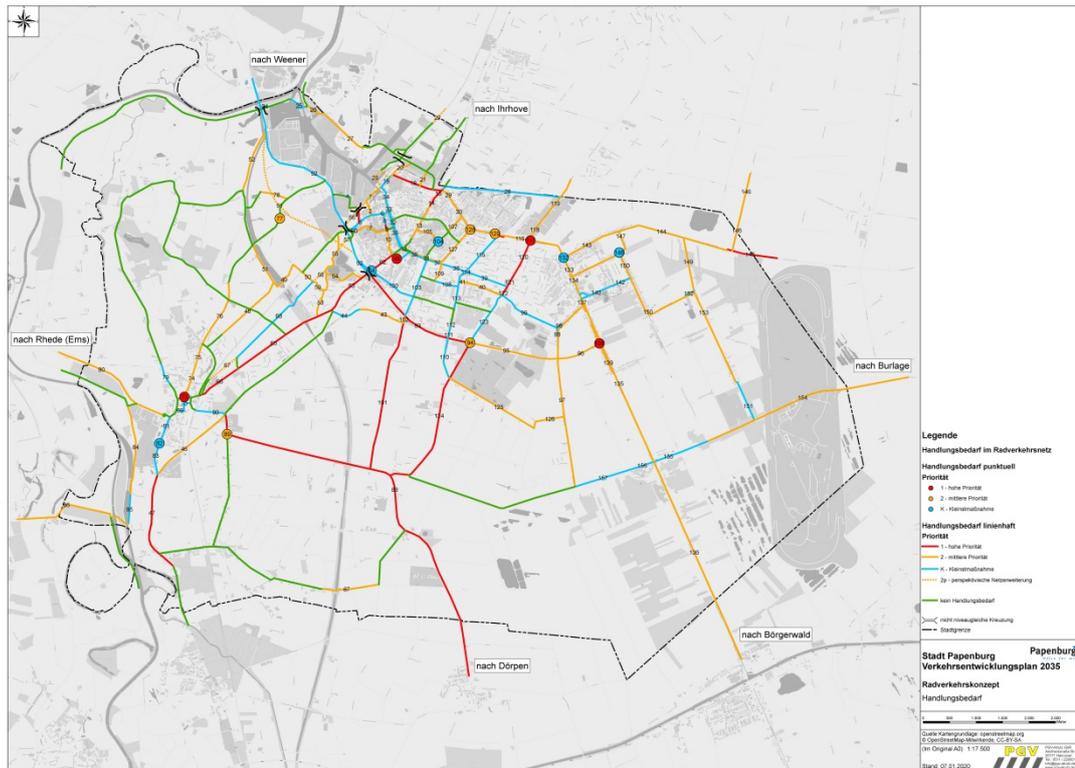


Abb. 4-33: Übersichtsplan Handlungsbedarf

Der festgestellte Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz zur Sicherung bzw. Verbesserung der Situation für den Radverkehr ist mit dem Handlungsbedarf bezüglich der übrigen Verkehrsarten des Verkehrsentwicklungsplans abgestimmt. Im Verkehrsentwicklungsplan werden die Lösungsansätze für den Radverkehr aufgegriffen und zum Teil weiter konkretisiert. Generell sollten die Maßnahmen aller Verkehrsarten gemeinsam betrachtet und umgesetzt werden.

Zur Umsetzung der Maßnahmen können in Einzelfällen und abhängig vom Gesamtumfang der Maßnahme auch Bundes- und Landesfördermittel bzw. Fördermittel aus den Klimaschutzprogrammen beantragt werden.

Insgesamt sollte bei größeren Vorhaben für den Radverkehr angestrebt werden, diese im Kontext mit anderen Maßnahmen (z. B. Kanalisation) durchzuführen. Im umgekehrten Sinne gilt natürlich entsprechend, dass bei jeder Maßnahme im Straßenraum vorab geprüft werden sollte, ob in dem Zusammenhang Verbesserungen für den Radverkehr ergriffen werden können.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist die Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung.

5 Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

5.1 Anforderungen an Fahrradparkanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzenden:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.
- **Bedienungskomfort**
Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Beschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- **Vielseitigkeit**
Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike, genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**
Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung

hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstellrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet.

- **Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel**

Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „wildes“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von zu Fuß Gehenden führen.

- **Leichte Erreichbarkeit**

Fahrradabstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die immer stärker zunehmende Nutzung von Pedelecs, die in der Regel deutlich schwerer sind als normale Fahrräder.

- **Soziale Sicherheit**

Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahl- und Vandalismusschutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Den o. a. Anforderungen werden Rahmenhalter am besten gerecht. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d. h. zwei Räder/Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) aufgestellt werden. Für Standorte, an denen mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelholm zum Einsatz kommen.



Abb. 5-1: Rahmenhalter mit Doppelholm

Für einzelne Standorte - wie z. B. für Bäder oder im Zentrum - empfiehlt es sich, spezielle Fahrradabstellplätze für Fahrräder mit Anhänger oder für Lastenräder vorzusehen, um deren besonderen Platzansprüchen gerecht werden zu können.



Abb. 5-2: Anhängerparkplatz in Freiburg/Breisgau (links, Foto: Stadt Freiburg) und Stellfläche für Lastenräder in Hannover (rechts)

Oft werden Abstellanlagen auch von Einzelhändlern aufgestellt. Häufig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, bieten aber für das Abstellen der Fahrräder meist nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die nachfolgenden Beispiele, die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



Abb. 5-3: Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

Nicht selten werden Fahrradabstellanlagen an Standorten benötigt, die zu bestimmten Zeiten auch andere Nutzungen übernehmen müssen. Hier empfiehlt es sich, die Rahmenhalter nicht dauerhaft zu montieren, sondern durch Verschraubung mit einer Bodenhülse eine einfache Demontage⁸ zu ermöglichen.



Abb. 5-4: Beispiele für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg)

Weitere wichtige Aspekte zum Fahrradparken wie beispielsweise Hinweise zur Planung von Anlagen, zur Bedarfsermittlung bis hin zum Entwurf von Abstellanlagen, enthalten die „Hinweise zum Fahrradparken 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

⁸ Hinweis: Die Verwendung „nicht-üblicher“ Schraubenköpfe dient dabei dem Vandalismusschutz.

5.2 Bestand und Empfehlungen zum Fahrradparken in Papenburg

Es liegen keine Angaben über die genaue Anzahl der öffentlichen Fahrradabstellanlagen in Papenburg vor. Entlang des Hauptkanals (rechts und links) sowie generell in der Innenstadt sind überwiegend Vorderradklemmen vorzufinden, die sich zwar ins Stadtbild einpassen, jedoch keine gute Möglichkeit zum Fahrradabstellen bieten. Weder der Rahmen kann hier diebstahlsicher abgeschlossen werden, noch ist Standsicherheit gewährleistet.

Vorderradklemmen in verschiedenen Ausführungen sind ebenfalls bei Einzelhandel, Schulen und an öffentlichen Gebäuden vorzufinden. An Wohngebäuden sind im Rahmen der Befahrungen nur an einer Örtlichkeit Abstellmöglichkeiten gesichtet worden. Insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit wird hier Handlungsbedarf gesehen, denn eine stand- und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit für das Fahrrad ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung eines verkehrssicheren Fahrrades.

An einzelnen Standorten wie beispielsweise der Tourist-Information, dem Stadtpark und auch einigen Bushaltestellen sind anforderungsgerechte Rahmenhalter vorhanden, die ein sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglichen.

Nachfolgend wird der vorgefundene Bestand an Fahrradabstellanlagen in Papenburg exemplarisch für ausgewählte Standorte beschrieben.

Innenstadt, Einzelhandel und Dienstleister

In der Innenstadt sind die vorgefundene Abstellanlagen im Straßenraum meist neben Laternenstandorten verortet, z. T. in direkter Nähe zu Einzelhandelsstandorten. Auch Vorderradklemmen in Form kleiner Spiralen sind mehrfach vorzufinden. Beide Ständertypen ermöglichen kein anforderungsgerechtes, sicheres Abstellen von Fahrrädern. Häufig wurde beobachtet, dass Fahrräder nicht an den Anlagen selbst, sondern daneben abgestellt wurden. An der Sparkasse Grader Weg sind sowohl Vorderradklemmen als auch anforderungsgerechte Rahmenhalter installiert.



Abb. 5-5: Oben: Vorderradklemmen (links) und -spiralen (rechts) in der Innenstadt;
 Mitte: Vorderradklemmen bei Lidl (links) und Kaufland (rechts);
 Unten: Aufsteller mit Werbefunktion an einem Friseur (links), Vorderradklemmen und
 Rahmenhalter bei der Sparkasse (rechts)

Öffentliche Einrichtungen

Die Fahrradparksituation an öffentlichen Einrichtungen gestaltet sich unterschiedlich. Die an der Tourist-Info im Zeitspeicher aufgestellten anforderungsgerechten Rahmenhalter ermöglichen das Abschließen des Fahrradrahmens und bieten Standsicherheit. Außerdem verfügen über einen Doppelholm, sodass auch das Anschließen von Kinderfahrrädern ermöglicht wird. Diese befinden sich in direkter Nähe zum Eingang. Außerdem verfügt die Tourist-Info über einen abgeschlossenen Fahrradkäfig, in dem z. T. die Leihräder der Stadt abgestellt werden.

Am Rathaus ist seitlich eine Anlage mit Vorderradklemmen vorhanden, eingangsnah wurden keine Abstellanlagen gesichtet. Hinter dem Rathaus befinden sich mehrere abschließbare Fahrradparkhäuschen, die über Schließfächer und Lademöglichkeiten für E-Bikes verfügen. Fahrräder und Gepäck können hier kostenpflichtig abgestellt werden. Der Schlüssel wird von der Tourist-Info vor dem Rathaus ausgegeben.

Die Abstellanlage am Marien-Hospital ist zwar überdacht, verfügt aber lediglich über eine kleine Anzahl nicht anforderungsgerechter Vorderradklemmen.



Abb. 5-6: Oben: Rahmenhalter in direkter Nähe zum Eingang der Tourist-Info im Zeitspeicher und abschließbarer Fahrradkäf; Mitte: Vorderradklemmen seitlich des Rathauses und abschließbares Häuschen hinter dem Rathaus; Unten: überdachte Vorderradklemmen am Marien-Hospital

Schulen

Im Zuge der Befahrungen des Radverkehrsnetzes wurden Abstellanlagen der Schulen stichprobenartig betrachtet. Auch wurden nach Hinweis in den Workshops einzelne Anlagen noch einmal gezielt angefahren und begutachtet. Dort wurden vorwiegend Vorderradklemmen vorgefunden. Dabei wurde auch beobachtet, dass viele Räder einfach auf der Fläche ohne Anlage abgestellt wurden, so an der VHS, dem Gymnasium Papenburg in der Russellstraße, der Michaelgrundschule sowie an der Heinrich-Middendorf-Oberschule in Aschendorf. An der Michaelschule sind einzelne anforderungsgerechte Rahmenhalter z. T. mit Überdachung vorhanden.



Abb. 5-7: Abstellanlagen an Schulen:
Oben: VHS (links), Gymnasium Papenburg (rechts),
Mitte: Heinrich-Middendorf-Oberschule (links), Michaelschule (rechts)
Unten: Michaelschule

Freizeiteinrichtungen

Die Angebote zum Fahrradparken an den Freizeiteinrichtungen sind ebenfalls sehr unterschiedlich.

Am Kino sind verschiedene Typen von Abstellanlagen vorhanden. Eine mobile Reihe von Rahmenhaltern stand zum Zeitpunkt der Befahrung hinter dem Kino, Vorderradhalter stehen vor dem Kino zur Verfügung. Am und im Stadtpark sind verschiedene Typen von Rahmenhaltern installiert. Am Hallenbad und der danebenliegenden Sportstätte sind lediglich einzelne Vorderradklemmen vorhanden, die jedoch aufgrund eines Bauzauns und der Positionierung auf einer Rasenfläche kaum genutzt werden können. Am Freibad, Tennisclub und Waldstadion wurden von der Straße „Am Stadion“ keine Fahrradabstellanlagen vorgefunden.

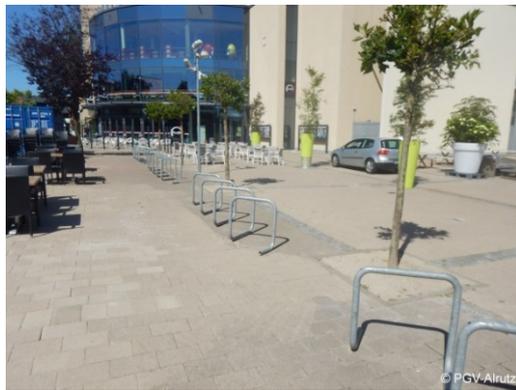


Abb. 5-8: Mobile Rahmenhalter und Vorderradklemmen am Kino (oben), Rahmenhalter am Stadtpark (unten links); Vorderradklemmen am Hallenbad (unten rechts)

Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen

Die Haltestellen des ÖPNV sind bezüglich des Fahrradparkens qualitativ bereits gut ausgestattet. Es sind überwiegend Rahmenhalter oder auch Vorderradgabelhalter vorhanden. An den Bahnhöfen Aschendorf und Papenburg sind diese überdacht und es stehen darüber hinaus Fahrradboxen zur Verfügung. Die Boxen am Bahnhof Papenburg sind ausnahmslos vermietet. Eine Warteliste wurde bereits angelegt. Da

kein Platz für weitere Boxen verfügbar ist, gibt es Überlegungen, stattdessen eine abschließbare Fahrradgarage, Radstation o. ä. am Bahnhof Papenburg einzurichten, um eine quantitative Erhöhung der gesicherten Abstellplätze zu erzielen. Obwohl an den überdachten Rahmenhaltern zum Zeitpunkt der Betrachtung Abstellplätze verfügbar waren, wurden dennoch auch einige Räder „wild“ direkt vor dem Bahnhofsgebäude abgestellt.

Im Rahmen der Bürgerforen wurde kritisiert, dass die Fahrradboxen am Bahnhof Aschendorf verschmutzt sind. Die regelmäßige Kontrolle, Unterhaltung sowie Instandsetzung von Fahrradabstellanlagen ist Daueraufgabe der Stadt und sollte die Nutzbarkeit der Anlagen garantieren. Die Auslastung zum Befahrungszeitpunkt lässt auf eine ausreichende Anzahl an Abstellplätzen am Bahnhof Aschendorf schließen. Langfristig sollte vor dem Hintergrund des Zieles, den Radverkehrsanteil zu erhöhen, eine Erweiterung der Anlagen geprüft werden.

Auch am Busbahnhof und an anderen Bushaltestellen sind vielerorts Rahmenhalter vorhanden, die eine gute Verknüpfung des Fahrrades mit dem ÖPNV ermöglichen.





Abb. 5-9: Bike-and-Ride-Anlagen im Papenburger Stadtgebiet:
Oben: Bahnhof Aschendorf (links), Bahnhof Papenburg (rechts),
Mitte: Fahrradboxen am Bahnhof Papenburg (links), „wild“ abgestellte Räder (rechts)
Unten: Rahmenhalter an Bushaltestellen

Wohngebäude

Fahrradabstellanlagen an Wohngebäuden sind in Papenburg eher selten vorzufinden, obwohl diese einen entscheidenden Faktor bei der alltäglichen Fahrradnutzung darstellen. Die Entscheidung, mit dem Rad zu fahren, fällt generell leichter, wenn das Fahrrad sicher in direkter Eingangsnähe und leicht zugänglich abgestellt werden kann – ähnlich dem Kfz-Parkplatz direkt vor der Haustür.

Vereinzelt wurden anforderungsgerechte Abstellanlagen an Wohngebäuden in Papenburg vorgefunden, wie in der Goethestraße.



Abb. 5-10: Anforderungsgerechte Rahmenhalter an Wohngebäuden in der Goethestraße

5.3 Zusammenfassung Fahrradparken und weitergehende Empfehlungen

Das Angebot an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen des Radverkehrs im Stadtgebiet sowie an den Haltestellen des ÖPNV ist ein wichtiger Aspekt bei der Förderung des Radverkehrs in Papenburg. Zusammenfassend sind im Stadtgebiet von Papenburg nur an vereinzelt Zielen anforderungsgerechte Abstellanlagen für Fahrräder vorzufinden. Vielerorts sind

nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen vorhanden so bspw. an mehreren Schulen, an öffentlichen Gebäuden, an Einzelhandelsstandorten und generell in der Innenstadt. V.a. an Wohngebäuden fehlen Abstellanlagen. Gesicherte Anlagen in Form von Fahrradboxen sind an den Bahnhöfen vorhanden.

Grundsätzlich wird empfohlen, für wichtige öffentliche Ziele des Radverkehrs kurzfristig bzw. sukzessive den Austausch der vorhandenen Vorderradhalter durch anspruchsgerechte Rahmenhalter an gut erreichbaren Standorten in Eingangsnähe vorzunehmen und damit eine deutliche Angebotsverbesserung zu erzielen. Hierbei sollten nach Möglichkeit, v.a. zum besseren Wiedererkennungswert, nur wenige unterschiedliche Modelle zum Einsatz kommen.

Für die Umsetzung empfiehlt sich die Erstellung von Bügelaustausch-Programmen, die bspw. den Austausch von Vorderradklemmen gegen Rahmenhalter an einer Schule pro Jahr vorgeben und somit sukzessive eine Verbesserung erzielt werden kann. Hierbei zu berücksichtigen sind Schülerzahlen der jeweiligen Schulen und ggf. Platzverfügbarkeit für Überdachungen der Anlagen. Nähere Informationen, z. B. zu Anzahl der Abstellplätze, sind in den „Hinweisen zum Fahrradparken“ der FGSV aufgeführt.

Zur Berücksichtigung der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder wird empfohlen, an ausgewählten, stark frequentierten Zielen des Radverkehrs, z. B. an Schulen, größeren Betrieben oder an wichtigen Haltestellen im Stadtgebiet darüber hinaus auch abschließbare bzw. bewachte Anlagen zum Fahrradparken zu errichten. Hierzu zählen neben Fahrradstationen auch zugangsbeschränkte Sammelgaragen oder Fahrradboxen, die die Räder vor allem bei längeren Parkzeiten (z. B. Arbeitstags, Reisetag) gegen Vandalismus und Diebstahl schützen. Eine Erhöhung der Anzahl der Fahrradboxen v.a. am Papenburger Bahnhof oder die Machbarkeit der bereits diskutierten Radstation sollten aufgrund der langen Warteliste geprüft werden.

Auch an ausgewählten Bereichen in der Innenstadt, bspw. mit touristischer Bedeutung, ist das Angebot an weiteren Serviceangeboten zum längerfristigen sicheren Abstellen von Rädern zu prüfen (z. B. Fahrradboxen zur Gepäckaufbewahrung, Abstellanlagen für Räder mit Hänger oder Lastenräder).

Neben dem Bedarf an öffentlichen Abstellanlagen sollten auch private Angebote, z. B. beim Einzelhandel oder bei Wohnungsbauunternehmen, gefördert werden. Die Stadt Papenburg sollte hier z. B. durch Information, Beratung oder auch Kooperationen entsprechende Unterstützung anbieten.

6 Wegweisung

Eine gute Orientierung beim Radfahren über eine anforderungsgerechte Wegweisung spielt bei der Förderung des Radverkehrs in einer Kommune eine wichtige Rolle. Dabei ist insbesondere auch die Entwicklung einer einheitlichen, den heutigen Anforderungen entsprechende Wegweisung für das Radverkehrsnetz und deren Dokumentation in einem digitalen Kataster hilfreich.

Generelle Aspekte

Die allgemeine Wegweisung gemäß StVO dient vorrangig dem Kfz-Verkehr. Die Anforderungen des Radverkehrs, die bezüglich der Wegwahl, der Entfernungsstruktur und der Art der auszuweisenden Ziele von der des Kfz-Verkehrs abweichen, können damit nicht berücksichtigt werden. Eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr besitzt aus mehreren Gründen eine besondere Bedeutung:

- Auch Radfahrende benötigen Orientierungshilfe. Ortsansässige kennen selbst bei täglichen Fahrten nicht immer die sicherste und komfortabelste Streckenverbindung. So benutzen viele Radfahrende für ihre Fahrtziele stets die gleichen Wege, die sie auch mit dem Auto oder dem ÖPNV zurücklegen.
- Gerade bei Verbindungen über Erschließungsstraßen und andere Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen sind durch die Wegweisung der Routenverlauf überhaupt sowie Netzzusammenhänge transparent zu machen.
- Vielen Menschen ist das Kartenlesen nicht vertraut bzw. es ist während einer Fahrt mit dem Rad oft mühsam. Ein gutes Wegweisungssystem muss deshalb selbsterklärend und ohne zusätzliches Karten- oder Informationsmaterial nachvollziehbar sein.
- Durch die Wegweisung werden gerade auch die Nichtradfahrenden auf ein gutes Angebot für den Radverkehr hingewiesen. Damit ist eine Radverkehrswegweisung auch ein direkt wirkendes und vergleichsweise preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.
- Im Freizeitverkehr und Radtourismus ist eine gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Marketinginstrument.

Die Empfehlungen des in Überarbeitung befindlichen „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 1998, Entwurfsfassung 2012) haben sich mittlerweile zum bundesweiten Standard entwickelt. Die Wegweisung für den Radverkehr in Papenburg sollte sich grundlegend an diesen Hinweisen orientieren.

Wesentliche Grundsätze hierbei sind:

- Basis des Wegweisungssystems ist eine zielorientierte Wegweisung mit entsprechenden Entfernungsangaben im Verlauf einzelner Verbindungen des Radverkehrsnetzes.
- Touristische Routen werden in dieses zielorientierte Wegweisungssystem integriert und durch entsprechende Zusatzplaketten gekennzeichnet. Sie werden als Einschub der dem Routenverlauf entsprechenden Fahrtrichtung des Zielwegweisers zugeordnet.
- Das Kontinuitätsprinzip bei den Zielangaben ist als wesentliche Grundregel der Wegweisung zu beachten.
- Innerhalb des Planungsraumes wird nur noch mit wenigen bausteinartig zusammensetzbaren Standardelementen gearbeitet. Dies dient nicht nur dem Wiedererkennen und damit der besseren Orientierung durch die Nutzenden, sondern auch der Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die Einrichtung und die Unterhaltung des Systems.
- Für bestimmte Ziele (z. B. Bahnhöfe) werden der Zielangabe Piktogramme vorgeschaltet.
- Für alle Wegweiser gilt die Beschriftung grün auf weißem Grund.

Nähere Informationen zu Art, Größe und Ausgestaltung der Wegweisungselemente sind dem Merkblatt zu entnehmen.

Pflege und Unterhaltung der Wegweisung

Von entscheidender Bedeutung für ein Funktionieren der Wegweisung ist eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung. Um den Austausch fehlender oder beschädigter Schilder effizient vornehmen zu können, ist eine Dokumentation der Wegweiser und der Standorte in einem EDV-gestützten Kataster unerlässlich. Dies dient auch der Ausschreibung der Wegweisung, der Herstellung und erstmaligen Aufstellung, sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Pflege im Sinne einer „wachsenden“ Wegweisung.

Als Element der Qualitätssicherung werden vielfach Service-Aufkleber genutzt, die, an den Masten aufgeklebt, aufmerksamen Radfahrenden die Möglichkeit geben, Schäden und Mängel an den Wegweisern über eine Service-Nummer der für die Wartung zuständigen Dienststelle zu melden.



Abb. 6-1: Beispiel für Serviceaufkleber aus dem Landkreis Nienburg/Weser

Da die Routenplaketten (Einschübe) besonders begehrte "Souvenirs" sind, empfiehlt es sich, von vornherein eine größere Stückzahl zu bestellen, um einen Ersatz kurzfristig aus Lagerbeständen vornehmen zu können. Dies gilt auch für Zwischenwegweiser mit den Standardrichtungen (recht, links, geradeaus).

Von hoher Bedeutung ist, dass für die laufende Unterhaltung einschließlich der Pflege und Weiterentwicklung des Katasters klare Zuständigkeiten festgelegt werden. Für die Streckenkontrolle kann ggf. ein Wartungsvertrag zweckmäßig sein.

Wegweisung in Papenburg - Bestand

Die Orientierung im Zuge der touristischen Radrouten erfolgt im Papenburger Stadtgebiet über mehrere verschiedene Wegweisungssysteme (überregionale touristische Routen, Hotelroute, etc.), deren Definitionen und Ziele jedoch ortsunkundigen Radfahrenden nicht unbedingt bekannt sind. An neuralgischen Punkten häufen sich die unterschiedlichen Wegweiser.





Abb. 6-2: Verschiedene Wegweisungssysteme in Papenburg

Empfehlungen für Papenburg

Für das Stadtgebiet Papenburg sollte es das Ziel sein, die Wegweisungssysteme zu vereinheitlichen. In einem ersten Schritt wäre dabei der Bestand detailliert zu erfassen und darauf aufbauend eine stadtweite Zielsystematik zu entwickeln. Dabei sollten sowohl touristische Routen als auch die Ziele des Alltagsradverkehrs in die Wegweisungssystematik integriert werden.

Um eine regional einheitliche Wegweisung zu gewährleisten ist geplant, die zwischen Meppen und Emmen bereits bestehende Knotenpunktwegweisungssystematik (bislang eher für den touristischen Radverkehr) landkreisweit und somit auch im Papenburger Stadtgebiet einzuführen. Sie könnte zusätzlich zur Wegweisung für den Alltagsradverkehr etabliert werden. Erste Abstimmungstermine bei der Emslandtouristik fanden bereits statt.

Die Wegweisungsplanung im Stadtgebiet sollte als Gesamtprojekt und in Abstimmung mit der regionalen Wegweisungsplanung des Landkreises erfolgen. Zur Dokumentation der Radwegweisung wird ein digitales Kataster empfohlen. Darüber hinaus wären die Kontrolle, Unterhaltung und Pflege der Wegweisung verbindlich festzulegen und das Vorgehen bezüglich möglicher Änderungsbedarfe zu klären.

7 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Um eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erzielen, sind nicht nur gute Infrastruktur und Abstellanlagen von entscheidender Bedeutung, sondern ebenso Öffentlichkeitsarbeit und weitere Serviceelemente, die die Nutzung des Fahrrades komfortabler machen.

7.1 Grundsätzliche Überlegungen

Die Ziele des Handlungsfeldes als unverzichtbarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen „rund um's Rad“. Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Fahrrades.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürgerschaft zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z. B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung herausstellen.

Für die Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der jungen Leute zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen sowie der Vorbildfunktion der Lehrenden eine besondere Bedeutung zu. Für andere Zielgruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrenden von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeiterangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politik, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive

Einstellung zum Radfahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

Indem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld „Service rund um's Rad“ und wird von daher hier gemeinsam betrachtet.

Zum Handlungsfeld Serviceleistungen zählen alle Angebote, die das Radfahren komfortabler machen und die Antrittshemmnisse einer Fahrradfahrt verringern. Dies können beispielsweise Gepäckaufbewahrungsboxen an wichtigen Punkten sein, die vor allem in der Innenstadt und für Radtouristen sehr attraktiv sind. Auch sehr beliebt bei Radfahrenden sind selbst zu bedienende Serviceangebote wie z. B. Schlauch-O-Maten oder Luftpumpstationen, die auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, eher den Nutzen (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

7.2 Bisherige Aktivitäten in Papenburg

Die Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote zum Radverkehr in Papenburg sind noch ausbaufähig, da das Angebot recht überschaubar ist. Nachfolgend werden die vorhandenen Aktivitäten und Angebote kurz zusammenfassend aufgeführt:

- Die Internetpräsenz der Papenburg Marketing GmbH (<https://www.papenburg-marketing.de/DE/Lust-auf/Radtouren-Radurlaub/index.php>) bietet neben Kurzbeschreibungen verschiedenster radtouristischer Routen (z. B. der Ems-Radweg, die Fehnroute oder die Dollard-Route) auch den Link zu den jeweiligen Internetseiten an. Die Informationen sind jedoch nicht präsent auf der Startseite und somit nicht intuitiv auffindbar. Ein Hinweis auf das Papenburg Rad, das in der Tourist-Info ausgeliehen werden kann, ist hier nicht zu finden. Auf der Seite der Emsland-Touristik gibt es eine eigene Rubrik zum Radverkehr (<https://www.emsland.com/urlaub/natur-aktiv/radfahren/>). Dort sind u.a. Informationen zu vier touristischen Papenburg-Radrouten vorhanden. Die Routenverläufe können hier kostenfrei heruntergeladen werden. Auf der städtischen Internetseite (<https://stadt.papenburg.de/unsere-stadt/startseite/>) sind zwar einzelne Beiträge zu Themen mit Radbezug durch Suchfunktion zu finden, jedoch gibt es keine eigenständige Kategorie zum Radverkehr in Papenburg, unter der alle radrelevanten Informationen zusammengetragen werden könnten. Es gibt einen allgemeinen Mängelmelder, über den Mängel im Straßenraum gemeldet werden können.

Insgesamt ist eine stärkere Verknüpfung der Internetseiten mit Links sinnvoll, damit die entsprechenden Informationen schneller und leichter auffindbar sind.

- In Papenburg gibt es das „Papenburg Rad“, das an der Tourist-Information ausgeliehen werden kann. Es hat ein eigenes Design und ist als Damen- und Herrenrad das ganze Jahr über verfügbar. Dazu kann bei Verfügbarkeit Zubehör wie beispielsweise Körbe ausgeliehen werden.



Abb. 7-1: Verleih des Papenburg Rads in der Tourist-Info

- Eine Lademöglichkeit und Schließfächer sind in den Fahrradparkhäuschen hinter dem Rathaus vorhanden, die jedoch nicht rund um die Uhr nutzbar sind.
- Außerdem nahm Papenburg in der Vergangenheit an der Aktion „Stadtradeln“ teil. Ein Werbefahrrad für das „Stadtradeln“ wurde vor dem Rathaus gesichtet.



Abb. 7-2: Schließfächer in der Fahrradstation hinter dem Rathaus (links); Werbefahrrad für das Stadtradeln (rechts)

- Im Rahmen der VEP-Erstellung wurden mehrere Veranstaltungen zur Akteursbeteiligung durchgeführt. Hierzu zählen Treffen der Facharbeitsgruppe mit Vertretenden der Polizei, des Schulleiternrates, des ADFC sowie weiteren Interessenvertretenden und die Stadtteilforen im Oktober 2018 sowie im Oktober 2019, zu denen auch die Bevölkerung mit Plakaten eingeladen wurde. Hierbei wurden zu Projektbeginn Anmerkungen und Anregungen der

Teilnehmenden zu den verschiedenen Verkehrsarten, zu generellen Problemen des Verkehrs in Papenburg sowie zu den Netzentwürfen aufgenommen, die in das Konzept eingeflossen sind. Zu Projektabschluss wurden erste exemplarische Maßnahmenvorschläge präsentiert und diskutiert und wiederum Anmerkungen der Teilnehmenden aufgenommen und noch einmal geprüft.

7.3 Handlungsempfehlungen für Papenburg

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung in Papenburg sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radverkehr und zu geltenden Regeln und Verhaltensweisen verbessern, somit die Verkehrssicherheit insgesamt erhöhen und Spaß am Radfahren vermitteln. Darüber hinaus sollten Politik, Verwaltung und weitere Interessengruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam gemacht werden. Auch der Ausbau weiterer Serviceangebote sollte angedacht werden.

Ziel sollte es dabei sein, ein positives Fahrradklima zu schaffen, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und so einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potenziell Beteiligten einer Stadt geprägt. Nachfolgend werden erste mögliche Ansätze zur Fahrradförderung im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit angeführt. Diese Dokumentation ist als Anregung zu verstehen, ohne den Anspruch zu haben, vollständig umgesetzt zu werden.

7.3.1 Informationsmanagement und Förderung des Fahrradklimas

Um das Thema Radverkehr in der Öffentlichkeit stets präsent zu halten sowie Politik und Entscheidungsträger auf dessen Relevanz hinzuweisen, ist ein kontinuierliches Informationsmanagement nötig. Wichtige Instrumente für Papenburg könnten Folgende sein:

- Im Aufbau einer übersichtlichen **Internetseite zum Radverkehr** ist ein wichtiger Handlungsschwerpunkt zu sehen. Im Internet kann im Regelfall deutlich aktueller als z. B. in einem Flyer informiert werden. Auf der Internetpräsenz der Stadt Papenburg sollten Informationen zu verschiedenen Radverkehrsthemen dargestellt werden. Detaillierte Informationen über das Radverkehrsnetz, über gesetzliche Regelungen, relevante Baumaßnahmen, geänderte Verkehrsführungen sowie Veranstaltungen mit Radverkehrsbezug etc. sollten dort ebenso zu finden sein wie die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme mit der Stadt und für Mängelmeldungen.

Eine solche Internetpräsenz muss nicht nur einmalig aufgebaut, sondern auch kontinuierlich gepflegt werden. Dies muss entsprechend gewährleistet werden.

Ein umfassendes Informationsportal bietet beispielsweise die Stadt Offenburg (<https://www.offenburg.de/html/radverkehr.html>). Neben aktuellen Informationen findet man dort Informationen zu verschiedenen Einrichtungen wie Abstellanlagen, dem Radhaus und dem Fahrradverleihsystem, Angebote wie Radwegekarten, Kontaktmöglichkeiten, Tipps und Serviceangebote sowie weiterführende Links.

- Zur Verbreitung von Informationen zu verschiedenen fahrradbezogenen Themen wie z. B. zu neuen Führungsformen des Radverkehrs wie Schutzstreifen und Fahrradstraßen, zur Aufklärung der rechtlichen Grundlagen und Verkehrssicherheitsaspekten (z. B. StVO-Änderungen, Linksfahren, Radwegebenutzungspflicht, Radwegparken) oder auch zu neu umgesetzten bzw. geplanten Maßnahmen haben sich **Flyer** seit langem bewährt. Diese sollten nach Möglichkeit mit einem „corporate design“ den Wiedererkennungswert erhöhen und so z. B. als Serie zu erkennen sein.

Als ein gutes Beispiel ist in diesem Zusammenhang die Flyerserie „Entspannt mobil“, eine Aktion der AGFK-BW für ihre Mitgliedskommunen, zu nennen.

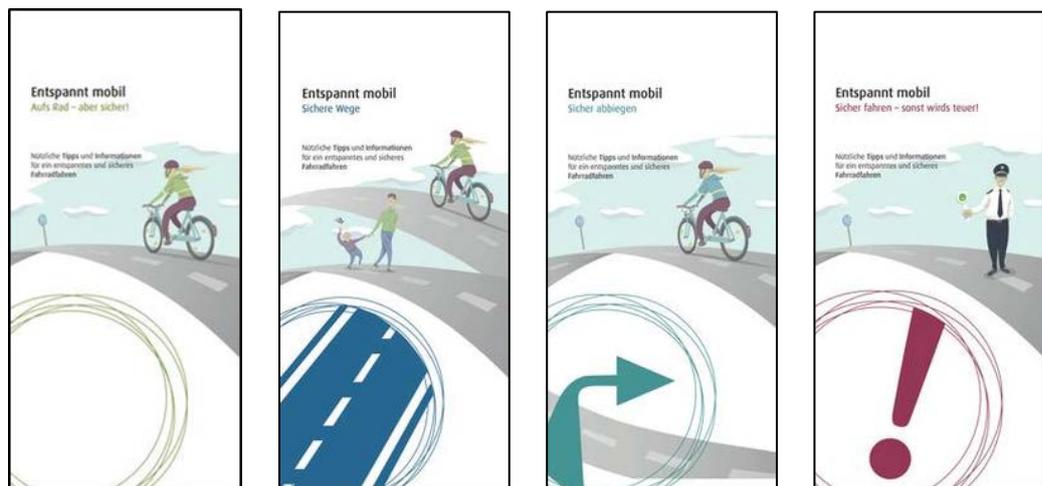


Abb. 7-3: Flyerserie „Entspannt mobil“ der AGFK-BW (Auszug)

- Eine regelmäßige **Berichterstattung** über radverkehrsrelevante Themen in der örtlichen Presse dient dazu, das Thema im Bewusstsein der Bevölkerung zu halten bzw. zu steigern und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, zeitnah über neue Maßnahmen und Angebotsverbesserungen zu berichten.
- Ein nützliches Informationsangebot könnte in Form eines **Fahrradstadtplans** erstellt werden, der auf Grundlage des Radverkehrsnetzes alle wichtigen Radverbindungen und Routenempfehlungen innerhalb des Stadtgebiets beinhaltet.
Weitere Inhalte könnten z. B. interessante Ziele für Radler und Informationen rund um das sichere Radfahren oder zur weiteren Infrastruktur sein. Der Plan

könnte zudem im Internet zur Verfügung gestellt werden sowie an ausgewählten Standorten mit Radverkehrsbezug im Stadtgebiet als Aushang bereitgestellt werden.

- Eine gute Möglichkeit, auch die neuen BewohnerInnen Papenburgs auf die Angebote rund um's Radfahren aufmerksam zu machen, ist das Zusammenstellen von „**Begrüßungspaketen für Neubürger**“. Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen, die Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv.

Die NeubürgerInnen der Stadt Paderborn erhalten beispielsweise ein Begrüßungspaket, das im Rahmen der Kampagne „Neustart fürs Klima“ der Verbraucherzentrale NRW entwickelt wurde. Dabei wird auch das Radfahren in Paderborn thematisiert. Darin enthalten ist z. B. ein Gutschein für die Fahrradkarte Paderborn und die Einladung zu einer Neubürger-Radtour, bei der interessante Sehenswürdigkeiten und wichtige Orte für den Alltag (z. B. Einkaufsmöglichkeiten) angeradelt werden.

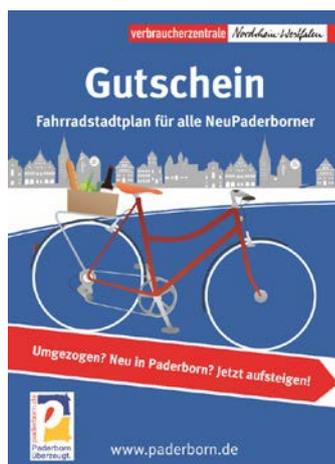


Abb. 7-4: Begrüßungspaket der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen für Paderborn

- **Aktionstage** zum Radfahren bzw. Klimaschutz können die Aufmerksamkeit noch weiter forcieren. Eine Vielzahl von Städten führt regelmäßig „autofreie Tage“ durch, an denen bestimmte Bereiche der Innenstadt für den Kfz-Verkehr gesperrt sind. Hier kann z.T. auf großen Hauptverkehrsstraßen ungestört Rad gefahren werden, die Besucher können sich an Ständen über verschiedene Themen zum Radverkehr informieren, ihr Fahrrad von der Polizei codieren oder in einer Waschanlage waschen lassen. Give-aways wie Sattelüberzüge, Aufkleber oder Schnappbänder sind praktische Souvenirs eines solchen Tages.

Nürnberg hat 2018 am sogenannten wiederkehrenden „Parking-Day“ ebenfalls einen Kfz-freien Bereich eingerichtet, auf dem die verschiedenen Platzbedarfe der einzelnen Verkehrsmittel dargestellt wurden. Ein Film dazu ist auf der städtischen Homepage zu finden.



Abb. 7-5: Darstellung der unterschiedlichen Platzbedarfe der einzelnen Verkehrsarten im Rahmen der Nürnberger „Stadt(ver)führungen“ im September 2018
(Quelle: Stadt Nürnberg, Frau Dierenbach; <https://agfk-bayern.de/stadt-nuernberg-2/>)

- Papenburg hat bereits in der Vergangenheit an der **Aktion „Stadttradeln“** teilgenommen. Empfohlen wird, auch in Zukunft mitzuradeln und die Aktion noch besser zu bewerben.
- Für ein positives Fahrradklima in der Stadt können auch innerstädtische **Wettbewerbe** z. B. zum „Fahrradfreundlichen Geschäft“ oder „Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ veranstaltet werden. Bei einem von der Stadt Potsdam ausgelobten Wettbewerb konnten sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können oder anderweitig radverkehrsfriendly in Erscheinung treten. In der Region Hannover können sich Unternehmen zur Wahl des fahrradfreundlichsten Arbeitgebers bewerben. Eine Fachjury ermittelt dabei verschiedene Aspekte wie z. B. Abstellplätze oder vorhandenes Flickzeug für den Notfall.
- Die gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ist ein weiterer wichtiger Aspekt des Fahrradklimas. **Gegen das Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen** im Stadtgebiet haben sich in mehreren Städten „Aktionsbündnisse“ aus Radfahrenden und zu Fuß Gehenden gebildet, die durch unterschiedliche Maßnahmen (u. a. Blogs mit Fotos von Falschparkern, Postkarten zum Verteilen) versuchen, die Falschparker zum Umdenken zu bewegen.

Im Rahmen der Aktion „Parke-nicht-auf-unsere-Wegen“ des FUSS e.V. (<https://parke-nicht-auf-unsere-wegen.de>) können neben Aufklebern und Karten auch sogenannte „Spuckis“ bestellt werden, die auf die falsch

parkenden Kfz geklebt werden können. In Karlsruhe versucht man der Situation mit einem blog „Geh-weg-vom-Gehweg“ (<https://geh-weg-vom-gehweg.blogspot.de/>) zu begegnen. Mit der Aktion „Nina“ (<http://www.agfs-nrw.de/events-und-kampagnen/nina-warum-parkst-du.html>) wird in Nordrhein-Westfalen auf das Problem aufmerksam gemacht.



Abb. 7-6: Aufkleber des FUSS e.V. (links) und Broschüre der Aktion Nina (rechts)

7.3.2 Schulische Verkehrssicherheitsarbeit

Neben der generellen Information und Erhöhung der Wahrnehmung des Fahrrads im Straßenverkehr ist die Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler eine ganz entscheidende für Papenburg, da bereits viele Fahrten zur Schule mit dem Rad gemacht werden und weiteres Potenzial durch den Umschwung von den „Elterntaxis“ auf die eigenständige Mobilität per Fahrrad entfacht werden kann. Damit dieser Umschwung gelingen kann, ist es hilfreich, die vielfach vorhandene Angst der Eltern und auch Kinder durch gezielte Aktionen zur Förderung des Schülerradverkehrs durchzuführen. Für die Entwicklung und Umsetzung der nachfolgend skizzierten Schulprojekte ist es unerlässlich, die Schulen als Kooperationspartner zu gewinnen, denn nur in einer engen Zusammenarbeit zwischen Schule, Verwaltung, Polizei und möglichen weiteren Akteuren kann eine erfolgreiche Umsetzung erfolgen. Im Folgenden werden mögliche Projektbausteine skizziert.

- Die Einführung eines „**Cyclingbus**“ bei dem maximal 12 Schülerinnen und Schüler von z. B. einem Elternteil oder anderen erfahrenen Personen mit dem Fahrrad zur Schule und zurück begleitet werden, wird als ein wichtiger und sinnvoller Baustein eines Schulprojektes gesehen. Das Projekt eignet sich besonders gut für die 5. Klassen, die nach dem Verlassen der Grundschule

gerne eigenständig die Wege zu den weiterführenden Schulen zurücklegen möchten.

Empfohlen wird das begleitende Fahren zur Schule in den ersten Wochen nach den Sommerferien und ggf. noch einmal zur Auffrischung nach den Herbstferien. Die Fahrten werden jeweils zu festen Zeiten, mit festen Routen und festen Haltestellen, an denen sich Kinder der Gruppe anschließen können, durchgeführt. Die Organisation eines solchen „Cyclingbus“ obliegt im Regelfall den Schulen in Zusammenarbeit mit engagierten Eltern.

- Bei dieser Problematik setzen auch **Radschulwegpläne** an, die für jede Schule erstellt werden sollten. Diese können den Cyclingbus unterstützen und die Wahrnehmung von Gefahrenstellen auf eine andere Art unterstützen.
- Die Aktion „**FahRad! Fürs Klima auf Tour**“ ist ein VCD-Projekt, welches mit Unterstützung des BMVBS 2006 initiiert und im Februar 2011 von der deutschen UNESCO-Kommission als Projekt der UN-Dekade »Bildung für nachhaltige Entwicklung« ausgezeichnet wurde. Es richtet sich an Schülerinnen und Schüler zwischen 12 und 18 Jahren. Ziel des Klimaschutz-Projekts ist es, junge Menschen für die Nutzung des Fahrrades als umweltschonendes Verkehrsmittel auf Schul- und Freizeitwegen zu motivieren. Insbesondere die gezielte Ansprache dieser Altersgruppe ist dabei positiv zu sehen, da die Jugendlichen kurz vor dem Erlangen des Führerscheins noch positive Erfahrungen mit dem Fahrrad sammeln.

Dabei bringt jeder auf Schul- und Freizeitwegen erradelte Kilometer die Jugendlichen auch auf einer virtuellen Tour durch Deutschland und Europa voran (www.klima-tour.de). An verschiedenen virtuellen Stationen werden Fahrrad- und Klimathemen altersgerecht präsentiert. Attraktive Geld- und Sachpreise können dabei gewonnen werden. Für die Lehrkräfte werden verschiedene unterrichtsbegleitende Materialien angeboten.

- **Fahrradwartung**
Der verkehrssichere Zustand der Fahrräder ist ebenfalls als wichtiger Baustein der Schulwegsicherheit anzusehen. Es gibt verschiedene Modelle, wie die Wartung der Fahrräder an Schulen erfolgen kann.

Ein erfolgreiches Modell hat sich in der Grafschaft Bentheim in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht etabliert. Hier werden regelmäßige Fahrradkontrollen und kleine sicherheitsrelevante Reparaturen von Seiten der Verkehrswacht an Schulen durchgeführt. Für verkehrssichere Fahrräder erhalten die Schülerinnen und Schüler kleine Belohnungen.

Auch die Stadt Offenburg belohnt in ihrer jährlichen Aktion Schulklassen, die bei der Überprüfung der Verkehrssicherheit der Schülerräder ohne Beanstandungen geblieben sind, mit einem Beitrag in die Klassenkasse.

- **Fahrraddetektive, Kinder als Verkehrsexperten**

Schülerinnen und Schüler wissen oft besser als zuständige Planende oder Verkehrsexperten, wo auf ihren täglichen Wegen die Probleme liegen. Von daher sind in den letzten Jahren viele Projekte entstanden, die dieses Wissen aufgreifen. Entsprechende Projekte sind immer in einer Kooperation zwischen Stadt und Schule zu sehen und benötigen gegenüber den oben genannten Projekten auch einen größeren zeitlichen Rahmen. Schulen, die entsprechende Projekte angeboten haben, haben dies im Rahmen von Schulprojektwochen oder AGs umsetzen können.

Kinder und Jugendliche sollen dabei ihren Schulweg genau analysieren und Defizite wie Gefahrenstellen aufzeigen. Im Rahmen einer solchen Analyse werden sie für die Gefahrenstellen sensibilisiert. Nach Möglichkeit sollten sie sich dabei auch Gedanken zu Lösungen überlegen und Gelegenheit erhalten, ihre Analysen und Maßnahmenvorschläge auch mit der Verwaltung zu diskutieren. Für ältere Schüler kann die Vorstellung ihrer Arbeit im Verkehrsausschuss auch ein weiterer Anreiz sein.

Da die Schulen meist wenige Kapazitäten für Aktivitäten außerhalb des Lehrplanes vorhalten können, ist es u. U. nicht leicht, Schulen zu finden, die sich an entsprechenden Projekten beteiligen möchten. Von daher wird angeregt, zunächst in einem Modellvorhaben mit einer Schule zu starten und entsprechende Anreize (z. B. Renovierung der Fahrradabstellanlage) anzubieten.

7.3.3 Außerschulische Verkehrssicherheitsarbeit

Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen aber nicht nur an Schulen stattfinden. Im Folgenden werden weitere Vorschläge aufgelistet, die sich auch an Fahrradfahrende jeden Alters richten.

- Ein wichtiger Aspekt ist die **gegenseitige Rücksichtnahme** aller Verkehrsteilnehmenden. Dies kann durch das „Belohnen“ eines positiven Verhaltens unterstützt werden. Hierfür bieten sich beispielsweise Aktionen in Bereichen mit höherem Fußverkehrsaufkommen an, bei denen Radfahrende, die sich rücksichtsvoll verhalten, mit kleinen „Dankeschöns“ (Schokoherzen mit Aufdruck, Bonbons, etc.) belohnt werden.
- Da in Papenburg das linksseitige Fahren an vielen Stellen erlaubt bzw. aufgrund der Trennwirkung von Kanälen erforderlich ist, ist es Radfahrenden auf den Verbindungen, auf denen nicht in beide Richtungen gefahren werden darf, nicht direkt ersichtlich und für jeden nachvollziehbar. Das regelwidrige Linksfahren, auch im Kreisverkehr, stellt eine häufige Unfallursache im Radverkehr dar. **Eine Kampagne gegen das regelwidrige Linksfahren** macht auf das Fehlverhalten aufmerksam und erläutert die Gefahren aus Sicht aller

Verkehrsteilnehmenden. Wichtig ist allerdings auch, im Vorfeld zu prüfen, ob es einen konkreten Anlass zum Fahren auf der falschen Fahrbahnseite gibt (z. B. fehlende Querungsstellen, Lage von Zielen).

Ein entsprechendes Beispiel findet sich in Regensburg. Hier wurde von der Verkehrswacht Regensburg eine Kampagne gegen „Geisterradler“ initiiert und durchgeführt. Große Schilder mit dem Hinweis „Geisterradler gefährden“ wurden entlang der Radwege so aufgestellt, dass sie nur von Radfahrern gesehen werden, die auf der falschen Straßenseite in die falsche Richtung fahren. Das Motiv wird auch als Gratis-Postkarte verteilt.

Auch die Stadt Freiburg hat im Rahmen eines umfangreichen Verkehrssicherheitsprogrammes das Thema Linksfahren öffentlichkeitswirksam aufgegriffen. Zur Verringerung des regelwidrigen Linksfahrens wurden im Freiburger Stadtgebiet Piktogramme direkt auf der Fahrbahn angebracht. Die Markierung erfolgt mittlerweile auf Anregungen aus der Bürgerschaft bzw. der Stadtverwaltung. Erste Beobachtungen lassen auf einen positiven Effekt der Aktion schließen.

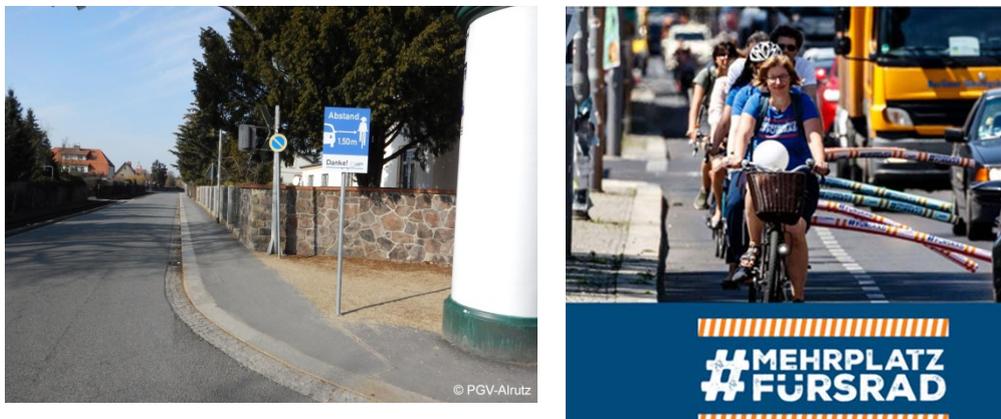


Abb. 7-7: Logo zur Geisterradler-Kampagne in Regensburg (links, Quelle: <http://www.verkehrswacht-regensburg.com>) und Piktogramme auf Radwegen in Freiburg (rechts)

Auch bei Aufhebung einer Zweirichtungsführung ist eine solche Kampagne sinnvoll, da viele Radfahrende die Beschilderung weniger beachten als Piktogramme auf dem Boden.

- Der ADFC bietet in Baden-Württemberg an unterschiedlichen Standorten **Fahrrad-Praxis-Seminare** zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr an. Neben einer theoretischen Schulung lernen die Teilnehmenden im praktischen Teil (Übungsfahrten) sich souverän und selbstbewusst als Radfahrende im Straßenverkehr zu behaupten.

- Auch ein Angebot, was sich speziell an ältere Radfahrende richtet, wäre für Papenburg geeignet. Beispielsweise bietet die Stadt Aachen ein „**Radfahrsicherheitstraining 60 plus**“ an. Neben geführten Touren, bei denen ein Einblick in die Neuerungen des Radverkehrs der Stadt geschaffen werden soll, sind auch Pedelec-Probefahrten oder das Prüfen der Fahrräder auf Sicherheit denkbar.
- In Papenburg gibt es eine Vielzahl von Straßen, in denen kein begleitender Radweg vorhanden und aufgrund der Verkehrssituation auch nicht nötig ist. Häufig wird im Mischverkehr der Radfahrende jedoch zu eng überholt und somit gefährdet. Hierbei helfen **Hinweise zum einzuhaltenden Überholabstand**, die sowohl eine informative und somit Verkehrssicherheit erhöhende als auch eine öffentlichkeitswirksame Wirkung haben, wenn an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet darauf hingewiesen wird. Beispielsweise hat der ADFC in Radebeul bei Dresden eine Reihe solcher Hinweisschilder im Stadtgebiet aufgestellt. In anderen Städten gab es vom ADFC „Poolnudel-Aktionen“, die den Überholabstand verdeutlichten und ebenfalls auf den Radverkehr aufmerksam machten. Andere Städte gingen den Weg über Postkartenaktionen, mit denen generell über die gemeinsame Führung von Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn und die Benutzungspflicht von Radwegen informiert wurde.



Quelle: <https://www.mehrplatzfürsrad.de/>

Abb. 7-8: Hinweisschilder zum Überholabstand zu Radfahrenden im Radebeuler Stadtgebiet und „ADFC-Poolnudel-Aktion“

7.3.4 Serviceangebote für Alltagsradverkehr und den Radtourismus

- Ein besonderes Angebot für verschiedene Nutzergruppen ist bspw. die Errichtung spezieller **Servicepoints** für Radfahrende. Diese können beispielsweise in Form von Rastplätzen mit Infotafeln für den Fahrradtourismus oder mit öffentlichen Lademöglichkeiten für Pedelecs ausgestattet sein. Auch Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger und Gepäck, z. B. mit Schließfächern an Abstellanlagen in der Papenburger Innenstadt, sowie Luftdrucktankstellen,

Reparatursets oder Automaten, die mit Fahrradschläuchen versorgen, bieten umfangreichen Service für Alltagsradler und den Radtourismus. Hier können örtliche Akteure eingebunden werden.



Abb. 7-9: Beispiele öffentlicher Serviceangebote für den Radverkehr:
 Oben: Schlauch-O-Mat (links) und Luftpumpstation (rechts),
 Unten: Reparatur-Set (links), Schließfächer in Innenstadt (rechts)

- Die Möglichkeit Fahrräder zu leihen ist ein wichtiger Aspekt bei der Förderung eines positiven Fahrradklimas. Mit dem **Fahrradverleih** im Zeitspeicher ist bereits ein gutes Angebot vorhanden. Die normalen Räder sind um einzelne Pedelecs ergänzt worden. Es bietet sich an, einen Fahrradverleih außerdem um Lastenräder und Fahrradanhänger sowie um weiteres Zubehör wie Helme, ausreichend Körbe und Taschen sowie Schlösser und Kindersitze zu ergänzen. Sollte die Auslastung der Pedelecsausleihe sehr hoch sein, sollte deren Anzahl erhöht werden.
- Auch infrastrukturelle Maßnahmen können einen öffentlichkeitswirksamen Effekt mit sich bringen und die Bevölkerung zum Radfahren animieren. Insbesondere intuitive Radverkehrsführungen und Maßnahmen, die den Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart berücksichtigen, fördern den Status des Radverkehrs in einer Kommune.

Eine **fahrradfreundliche Signalsteuerung** ist generell ein wichtiger qualitativer Aspekt in puncto Wegeinfrastruktur. Gleichzeitig wird damit ein Attraktivitätsgewinn des Radfahrens erzielt sowie ein Zeichen gesetzt, dass das Radfahren in Papenburg gefördert wird.

Weitere fahrradfreundliche infrastrukturelle Maßnahmen wie die Einrichtung von **Fahrradstraßen** oder spezielle Angebote zum Fahrradparken können großes öffentliches Interesse wecken. Beispielsweise könnte die erste Papenburger Fahrradstraße im Rahmen eines feierlichen Aktionstages eröffnet werden, um auf die Neuerung aufmerksam zu machen, die Regelungen zu erläutern und das Thema Radverkehr positiv zu belegen. Damit wird die Akzeptanz dieser Führungsform erhöht und verhindert, dass diese ein ähnliches Schicksal ereilt wie die einmal bereits bestehende Fahrradstraße.

- Zur Meldung von Scherben, Bewuchs oder anderen Verunreinigungen auf Radwegen hat sich die Einrichtung von **Scherbentelefonen** bewährt. Die Stadt Offenburg wirbt offensiv mit einer Rufnummer, bei der ein Anrufbeantworter die Meldungen aufnimmt. Diese werden zeitnah, z.T. sogar noch am gleichen Tag, durch den Technischen Betrieb der Stadt behoben.

Digital lässt sich eine solche Kommunikation auch über eine **Meldeplattform** im Internet realisieren. Über eine vorgefertigte Maske können verschiedene Arten von Verunreinigungen oder Schäden ausgewählt und weitere Informationen wie der Standort, Fotos und Freitext direkt an die zuständige Stelle gegeben werden. Diese Art der Mängelmeldung ist mittlerweile in zahlreichen Städten und Landkreisen etabliert, z. B. im Landkreis Kaiserslautern, Karlsruhe oder Offenburg. Manche Kommunen verteilen auch gedruckte Exemplare über die Rathäuser, damit auch Personengruppen mit geringerer Affinität zum Internet aufgefundene Mängel melden können.



Mängelbogen

für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern

Liebe Radlerinnen und Radler,

helfen Sie mit das Radfahren im Landkreis Kaiserslautern sicherer und angenehmer zu gestalten. Durch Meldung von Mängeln, Gefahrenstellen oder Problemen können Sie uns dabei unterstützen, das Radverkehrsnetz im Landkreis Kaiserslautern weiter zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhö

2. Meldung zu einem Radweg

(Radfahrstreifen oder sonstige von Radfahrern genutzte Strecken)

2.1 Belag

- schlechte Oberfläche (Löcher, Unebenheiten, Risse im Asphalt)
- sonstiger Mangel:

2.2 Sicherheit / Gefährdung

- der Radweg ist zu schmal
- fehlende bzw. unzureichende Bordsteinabsenkung am Übergang von dem Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt
- die vorhandene Bordsteinabsenkung ist zu schmal
- Behinderung / Gefährdung durch nicht reflektierende Poller oder Umlaufsperrern
- unklare Vorfahrtslage
- unklare Verkehrsführung

Abb. 7-10: Exemplarischer Ausschnitt der Online-Mängelmeldeplattform des Landkreises Kaiserslautern. Quelle: https://www.kaiserslautern-kreis.de/no_cache/verwaltung/verkehrswesen/radverkehr/meldeformular-radverkehr.html

8 Umsetzungsstrategie und Fazit

In Papenburg ist das Fahrrad im Stadtbild sehr präsent und vor allem auch im Alltagsverkehr etabliert. Die Stadt bietet mit der durchweg flachen **Topographie** ideale Voraussetzungen zur Radnutzung. Aufgrund der Lage in einer von Fahrradtouristen beliebten Region spielt auch der touristische Radverkehr eine nicht unwesentliche Rolle. Die eher dezentrale **Stadtstruktur** mit zum Teil weiteren Distanzen zwischen den einzelnen Ortsteilen spielt aufgrund der bereits heute schon weit verbreiteten Pedelec-Nutzung eine immer geringere Rolle.

Im Zuge der zahlreichen Erschließungsstraßen und verkehrsberuhigten Bereiche innerorts kann der Radverkehr überwiegend im **Mischverkehr** mitfahren. Aktuell ist jedoch noch ein „buntes Durcheinander“ an verschiedenen Führungsformen und Anordnungen vorzufinden, die eher zur Verwirrung als zur **intuitiven Befahrbarkeit** der Verbindungen mit dem Rad beitragen.

Papenburg hat mit seinen beidseitig der Kanäle verlaufenden Verbindungen ideale Voraussetzungen, um ein zusammenhängendes und weiträumiges **Netz aus Fahrradstraßen** herzurichten und so mit einem Vorhaben besonderer Strahlkraft ein deutliches Zeichen für den Radverkehr zu setzen. Fahrradstraßen können eingerichtet werden, wenn der Radverkehr bereits heute die vorherrschende Verkehrsart darstellt oder dies alsbald zu erwarten ist. Somit können Fahrradstraßen auch als eine Form der Angebotsplanung eingesetzt werden, durch die eine Steigerung der Anzahl Radfahrender zu erwarten ist.

Verkehrszählungen, die im Rahmen der VEP-Erstellung durchgeführt wurden, belegen, dass der Radverkehr beispielsweise im Mittelkanal links bereits ohne dieses Angebot im Vergleich zum Kfz-Verkehr stark vertreten ist. Durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und die Verdeutlichung der Radverkehrlenkung in die Fahrradstraßen, ist zeitnah davon auszugehen, dass sich der Radverkehr in diesen Straßenzügen stärker bündelt und die vorherrschende Verkehrsart darstellt.

In der Vergangenheit gab es im Papenburger Stadtgebiet bereits zeitweise eine **Fahrradstraße**, die allerdings lediglich durch die entsprechende Beschilderung kenntlich gemacht und nach nur kurzer Zeit wieder entwidmet wurde. Die Einrichtung von **Fahrradstraßen sollte immer von umfassender Öffentlichkeitsarbeit begleitet sein**, diese nicht nur mit Beschilderung, sondern auch mit **auffälligen Markierungen im stadteigenen corporate design** versehen werden. Damit kann auf die besondere Charakteristik der Führungsform aufmerksam gemacht werden. Viele deutsche Städte liefern hierfür gute Beispiele. Die Anwohner sind mit entsprechenden Veranstaltungen und Flyern einzubeziehen und zu informieren. Damit kann die Akzeptanz deutlich gesteigert werden. Die Eröffnung der ersten umgestalteten Fahrradstraße in Papenburg sollte mit einem **Aktionstag** begangen werden, der im Vorfeld positiv beworben wurde.

Ein Handlungsschwerpunkt der Radverkehrsförderung der Stadt, der auch relativ zügig umgesetzt werden kann, sollte sein, die z.T. bereits für den Kfz-Verkehr nur

beschränkt befahrbaren Parallelen der Kanäle, die sogenannten „Sandwege“, zu Fahrradstraßen auszuweisen.

An **Knotenpunkten** wird der Radverkehr bislang kaum berücksichtigt. Er wird häufig umwegig über mehrere Verkehrsinseln geführt. Eine Grünanforderung an Lichtsignalanlagen muss zumeist über einen Taster, z. T. sogar mehrfach, erfolgen. Die Knotenpunkte in der Stadt sind überwiegend auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet – andere Verkehrsarten haben das Nachsehen. Eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten in der Signalisierung sollte das erklärte Ziel sein.

Empfohlen wird darüber hinaus auch eine konsequente **Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht** auf allen baulichen Radwegen im Stadtgebiet. Bei der **Aufhebung der Benutzungspflicht** sind entsprechende Maßnahmen zur Aufgabe der Radverkehrsanlage bzw. zur Beibehaltung einer nicht benutzungspflichtigen Anlage durchzuführen. Diesbezügliche Änderungen sollten mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit (Information zur konkreten Änderung sowie Erläuterung der neuen Führungsform) einhergehen.

Zahlreiche Außerortsstrecken verfügen über bauliche gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr, die jedoch in der Breite nicht den Empfehlungen entsprechen. Bei Bauvorhaben auf diesen Verbindungen sollten die entsprechenden Breiten für die Nebenanlagen immer berücksichtigt werden, sodass langfristig Stück für Stück eine Anpassung an die Vorgaben erfolgt.

Viele weitere **Außerortsverbindungen** weisen keine baulichen Nebenanlagen auf, die aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärken auch nicht erforderlich sind.

Die **allgemeine Information** der Bevölkerung ist für ein sicheres Miteinander der Verkehrsarten auf diesen Verbindungen von besonderer Bedeutung. Radfahrende sollen hier selbstbewusst und gleichberechtigt fahren können, **Kfz-Führende sollen den Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart wahrnehmen** und u.a. durch Einhalten des erforderlichen Überholabstands zur Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden beitragen.

Aber auch die **Information** über Regelungen innerhalb geschlossener Ortschaften ist eine wichtige Aufgabe für die Stadt Papenburg. Radverkehrsführungen müssen eindeutig und nachvollziehbar gestaltet sein. Eine allgemeine Kenntnis über benutzungspflichtige Anlagen, die geltenden Regelungen in Fahrradstraßen oder auch über die hohe Gefahr einer **nicht erlaubten linksseitigen Nutzung einer Anlage** erhöht die Akzeptanz von Maßnahmen und damit die Verkehrssicherheit.

Öffentlichkeitsarbeit kann jedoch nicht nur die Verkehrssicherheit erhöhen sondern auch dazu beitragen, dass mehr Menschen häufiger das Fahrrad nutzen. Hierzu sind **imagebildende Aktionen** und Maßnahmen wichtig, die die positiven Effekte der Fahrradnutzung herausstellen. Angebote von **Serviceleistungen** für Alltagsradfahrende wie beispielsweise öffentlich zugängliche Luftpumpen ergänzen den fördernden Effekt.

Daneben sind gute Angebote zum **Fahrradparken** für die Fahrradförderung unerlässlich. Die Gewissheit, an seinem Ziel wie beispielsweise der Innenstadt, dem Arbeitsplatz oder der Schule, anforderungsgerechte Abstellanlagen vorzufinden, kann ein Umsteigen auf das Fahrrad begünstigen.

Gerade für Umsteiger aber auch für Ortsunkundige ist eine aktuelle und einheitliche **Wegweisung** entscheidend, um schnell und komfortabel ans Ziel zu gelangen. Da Papenburg in einer Radreiseregion liegt, sollte das Wegweisungssystem an das der Nachbarkommunen bzw. des Kreises/Landes angeglichen werden.

Um die Fahrradnutzung rund ums Jahr zu gewährleisten bzw. zu fördern, ist die konsequente Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen beim **Winterdienst** und auch beim **Baustellenmanagement** unerlässlich.

Die **Anbindung der Meyer-Werft** als der größte Arbeitgeber der Stadt und die Herrichtung einer komfortabel befahrbaren Rad-Verbindung von der Papenburger Innenstadt sowie vom Bahnhof birgt große **Potenziale für den Berufsradverkehr** und könnte eine Entlastung der Kfz-Straßen bedeuten. Sie ist somit als eine **zeitnah anzugehende Schwerpunktmaßnahme** wichtig für die Entwicklung des Verkehrsgeschehens der Stadt.

Bei aktuellen **Planungen** sowie den im Rahmen des VEP entwickelten Maßnahmen ist der Radverkehr immer mit zu betrachten. Diesem sind ausreichende Flächen zur Verfügung zu stellen, um auch einem zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehr in der Stadt gerecht zu werden.

Es wird empfohlen, die Umsetzung der **Maßnahmenvorschläge zur Wegeinfrastruktur** entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im **Zuge einzelner Verbindungen** zu bündeln. Trotz auch enthaltener Kleinstmaßnahmen, die in der Regel schneller verwirklicht werden können, ist der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung aller Maßnahmen in Papenburg ergibt, **mittel- bis langfristig** zu sehen, da diese im Gesamtzusammenhang mit größeren gesamtverkehrsplanerischen Aufgaben des VEP zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb kürzerer Zeit erlauben. Aus diesem Grund ist eine **zeitliche Strukturierung der Umsetzung** von besonderer Bedeutung.

Vorrangig werden **öffentlichkeitswirksame Maßnahmen** zur **zügigen und kostengünstigen Herstellung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen**, v.a. an wichtigen Verbindungen für den Radverkehr, gesehen. Hierfür bieten sich die Ausweisung von Fahrradstraßen, das Markieren von Schutzstreifen oder das Öffnen von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr an.

Darüber hinaus ist insbesondere ein „**Kleinmaßnahmenprogramm**“ zu empfehlen, in dessen Rahmen Problemstellen wie Poller, Furten, Grundstückszufahrten und Bordabsenkungen angegangen werden. Beispielsweise sollte die Notwendigkeit der

Poller geprüft und bei Beibehalten diese grundsätzlich durch reflektierende Poller mit einer deutlichen Bodenmarkierung ersetzt werden.

In Straßen, bei denen die Stadt Papenburg nicht Baulastträger ist (z.B. Emdener Straße), sollte zur Verbesserung der Radverkehrsführung die **Information, Kommunikation und Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger** zeitnah erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist häufig planerisch aufwändig und bedarf einer langen Vorlaufzeit. Umso mehr ist das frühzeitige Gespräch mit den zuständigen Behörden wichtig.

Zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für Papenburg wird zusammenfassend folgende Förderstrategie empfohlen:

- Aufstellen eines konkreten Maßnahmenprogramms für zwei Jahre sowie eines Handlungsprogramms für einen mittelfristigen Zeitrahmen in Zusammenhang mit dem VEP.
- Erste Signale können mit öffentlichkeitswirksamen und kurzfristigen Maßnahmen gesetzt werden (z.B. Ausweisung von Fahrradstraßen, Markierung von Schutzstreifen und Piktogrammen, Austauschprogramm von Vorderradklemmen gegen anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen, bspw. Verbesserung der Anlagen einer Schule pro Jahr und Prüfung der Möglichkeit einer Überdachung sowie der Ergänzung um mietbare Fahrradboxen).
- Insgesamt ist die Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen für die Umsetzung des Konzeptes unerlässlich.
- Im jährlichen Haushalt sollte außerdem ein Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung etabliert werden, um bei Bedarf schnell reagieren zu können. Auch für eine aktive und intensive Öffentlichkeitsarbeit sollte ein jährliches Budget eingeplant werden. Hierbei sollte insbesondere die Information der Bevölkerung im Fokus stehen.

Neben der Verbesserung für den Radverkehr ist hierbei auch die Sicherheit des Fußverkehrs, vor allem in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen wie u.a. im Hauptkanal rechts und links, zu beachten. Maßnahmen für den Radverkehr dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen. Ziel der Förderung des Radverkehrs in Papenburg sollte insgesamt ein rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten sein.